Canadian Transport Commission

1987-88 Estimates

Part III

Expenditure Plan

87-02873/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1987

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1988-III-69 Canada: $7.00
ISBN 0-660-53391-X Other countries: $8.40

Price subject to change without notice

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the Publishing Services, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

1987-88 Estimates

Part III

Canadian Transport Commission

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1987-88 - Part II of the Estimates 4
B. Use of 1985-86 Authorities - Volume II of the Public Accounts 6

Section I
Program Overview

A. Plans for 1987-88
1. Highlights 7
2. Summary of Financial Requirements 7
B. Recent Performance
1. Highlights 9
2. Review of Financial Performance 9
C. Background
1. Introduction 12
2. Mandate 12
3. Program Objectives 13
4. Program Organization for Delivery 13
D. Planning Perspective
1. External Factors Influencing the Program 17
E. Program Effectiveness 17

Section II
Analysis by Activity

A. Air Transport 21
B. Railway Transport 29
C. Water Transport 39
D. Motor Vehicle Transport 44
E. Research 48
F. Management and Administration 54

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
1. Financial Requirements by Object 57
2. Personnel Requirements 58
3. Transfer Payments 61
4. Net Cost of Program 66
B. Other Information
1. Federal Statutes Either Administered by the the CTC or Which Confer a Duty or a Function on the CTC 67

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1987-88 -- Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates
	Canadian Transport Commission		
65	Operating expenditures	**36,828**	37,611
70	Grants and contributions	**23,823**	25,704
(S)	Payments to Railway Companies under the Western Grain Transportation Act	**724,200**	706,100
(S)	Payments to Railway and Transportation Companies under the Railway Act	**69,924**	69,660
(S)	Payments to Railway, Marine and Trucking Companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	**67,913**	58,361
(S)	Contributions to employee benefit plans	**4,387**	4,146
	Total Agency	**927,075**	901,582

Votes - Wording and Amounts

Vote No.	(dollars)	1987-88 Main Estimates
	Canadian Transport Commission	
65	Canadian Transport Commission-Operating expenditures	**36,828,000**
70	Canadian Transport Commission-Contributions	**23,823,000**

Program by Activities

(thousands dollars)	1987-88 Main Estimates					1986-87 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary				
		Operating	Capital	Transfer payments	Total	
Air Transport	127	6,532	10	-	**6,542**	6,243
Railway Transport	301	18,392	24	830,495	**848,911**	831,811
Water Transport	24	1,238	4	479	**1,721**	1,817
Motor Vehicle Transport	41	1,706	2	54,886	**56,594**	46,889
Research	31	2,136	3	-	**2,139**	3,897
Management and Administration	191	11,127	41	-	**11,168**	10,925
	715	41,131	84	885,860	**927,075**	901,582

1986-87 Authorized person-years
764

B. Use of 1985-86 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Canadian Transport Commission			
100	Operating expenditures	40,288,000	40,876,660	39,854,384
105	Grants and contributions	24,431,000	24,431,000	24,422,250
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	654,400,000	496,362,053	496,362,053
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	59,540,000	47,187,946	47,187,946
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	56,444,000	67,454,564	67,454,564
(S)	Contributions to employee benefit plans	4,435,000	4,890,000	4,890,000
	Total Program-Budgetary	839,538,000	681,202,223	680,171,197

Section I
Program Overview

A. Plans for 1987-88

1. Highlights

Parliament is currently considering a proposed new National Transportation Act designed to encourage more competition, reduced economic regulation and a greater reliance on market forces within the transportation sector. Included among the changes introduced by the bill is the creation of a new National Transportation Agency to replace the Canadian Transport Commission.

The Minister of Transport is developing proposals for rationalizing current responsibilities in regard to safety regulation in the transportation sector. Under these proposals, the Commission's responsibilities for railway safety regulation and railway accident investigation would be transferred to Transport Canada and a new multi-modal accident investigation agency respectively. It is intended that legislation to implement these proposals will be placed before Parliament in 1987.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements By Activity ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See Page
Air Transport	6,542	7,609	(1,067)	21
Railway Transport	848,911	846,163	2,748	29
Water Transport	1,721	1,945	(224)	39
Motor Vehicle	56,594	54,290	2,304	44
Research	2,139	3,897	(1,758)	48
Management and Administration	11,168	10,763	405	54
	927,075	924,667	2,408	
Authorized person-years	715	757	(42)	

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 forecast is $23.1 million or 2.6% higher than the 1986-87 Main Estimates of $901.6 million (Extracts from Part II of the Estimates, page 4). The difference is due primarily to:

• increased payments under the Railway Act	18.3 million
• increased payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	7.0 million
• payment of operating subsidies to Regional Air Carriers not provided for in Main Estimates	1.6 million
• increased operating costs	.2 million
• lower than estimated payments under the Maritime Freight Rates Act	(2.4 million)
• lower than estimated payments under the Western Grain Transportation Act	(1.6 million)

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are 0.3% or $2.4 million higher than the 1986-87 forecast expenditures. The increase is due primarily to:

• lower than usual payments in 1986-87 under the Western Grain Transportation Act	19.7 million
• lower than usual payments in 1986-87 under the Atlantic Region Freight Assistance Act	2.6 million
• additional payments under the Maritime Freight Rates Act	.5 million
• decrease in payments under the Railway Act	(18.1 million)
• discontinuance of operating subsidies to regional air carriers	(1.6 million)
• net decrease in operating expenditures	(.7 million)

In addition, a reduction of 35 person-years will take place, resulting from a transfer of functions to Transport Canada.

B. Recent Performance

1. Highlights

- Following the issuance of a report on an inquiry into railway branch lines in Canada, which proposed a number of innovative options, two demonstration projects were launched.

- Operation Lifesaver was established to improve safety at level railway/highway crossings. The program, which is co-sponsored by Transport Canada, the Canada Safety Council and the CTC, includes a conversion to new crossbucks and a national awareness campaign through billboard advertising.

- Applications for new or amended domestic fixed wing charter services wholly within Southern Canada were exempted from the test of public convenience and necessity, thereby considerably easing Southern Canada market entry and expansion by new and existing charter carriers, and significantly speeding up the licensing process.

- A final report on conditions in Canada - South American ocean shipping trades was completed and forwarded to the Minister.

- Three investigations of proposed increases in pilotage tariffs in eastern Canada were completed and an overall synthesis of pilotage issues was forwarded to the Minister.

2. Review of Financial Performance

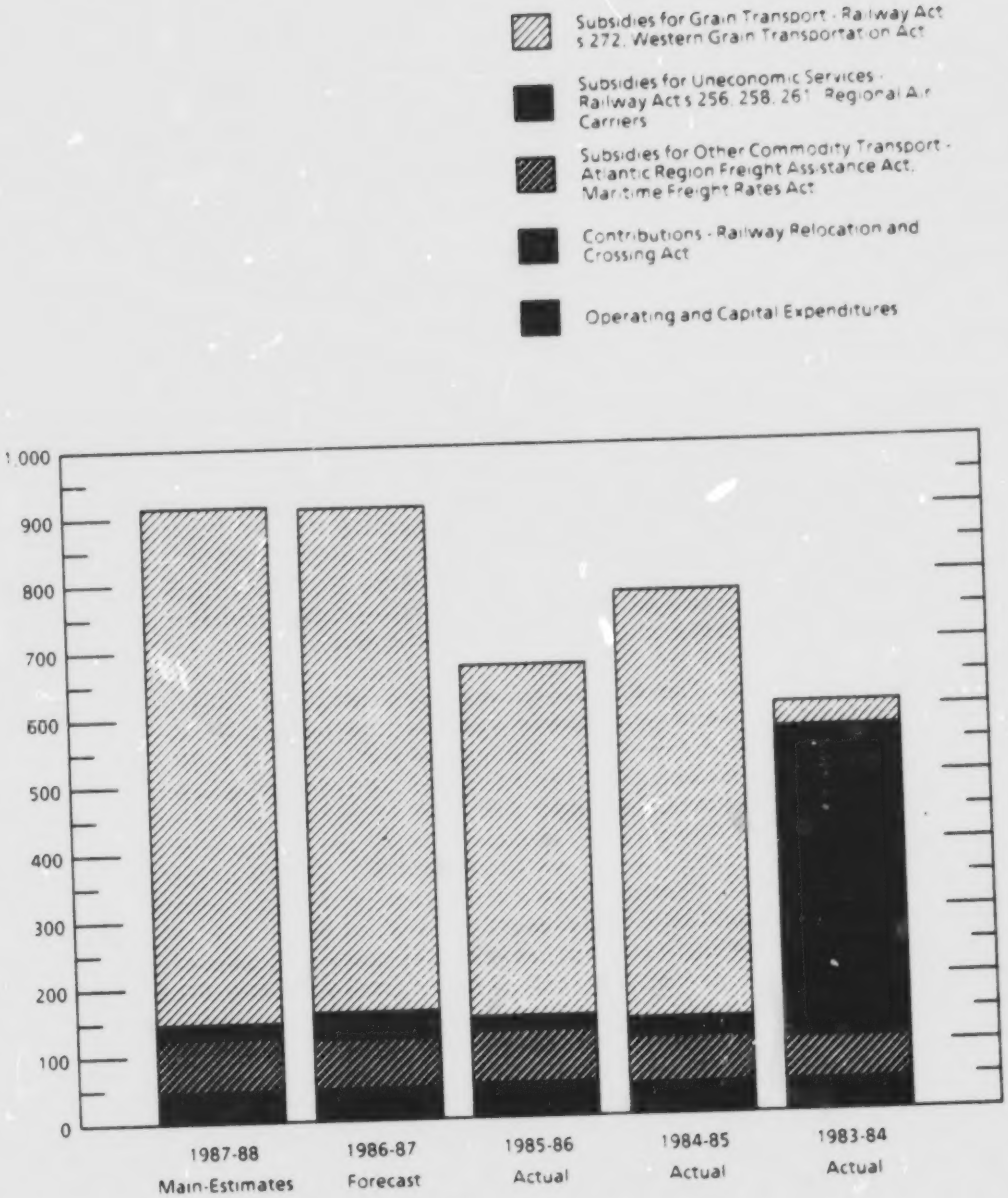
Figure 2: 1985-1986 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Air Transport	7,698	7,606	92
Railway Transport	596,644	768,722	(172,078)
Water Transport	2,246	2,185	61
Motor Vehicle	57,573	44,922	12,651
Research	3,972	4,183	(211)
Management and Administration	12,038	11,920	118
	680,171	839,538	(159,367)

Explanation of Change: Variances between planned and actual financial performance were principally due to:

- lower than predicted payments under the Western Grain Transportation Act due to decreased production volumes in the 1985-86 crop year. $158 million
- a continuation of subsidies to regional air carriers ($.6 million)
- lower than anticipated billings for work done pursuant to the Railway Relocation and Crossing Act $1.0 million

Figure 3: Gross Expenditures by Expense Category ($000)



C. Background

1. Introduction

The Canadian Transport Commission is a regulatory agency established by Parliament in 1967. Its operations can be classified into four broad categories;

Economic Regulation: The Commission develops and enforces a framework of economic regulations covering transportation in Canada. For air transport, the CTC regulates fares and issues licences for domestic and international air service. For railway transport, regulations cover the filing of tariffs, the classification of accounts for financial and operating data, and methods of setting certain railway rates. The CTC also has responsibilities for licensing marine transport operations in designated areas, licensing the construction and operation of inter-provincial commodity pipelines, and regulating the filing of tariffs with respect to marine transport and commodity pipeline operations.

Railway Safety Regulation: The CTC is responsible for setting and reviewing railway safety standards and procedures, inspecting railway equipment and facilities, and investigating accidents. It also approves all proposed railroad crossing construction projects and, in some cases, contributes to their financing.

Analysis and Advice: The Commission's responsibilities include carrying out research into the economic and social aspects of transportation and advising the Minister in these areas.

Subsidy Administration: The CTC administers a number of subsidy programs. Certain of these programs subsidize the operation of uneconomic railway branch lines and passenger services. Other programs subsidize the transportation of grain in western Canada and other commodities in eastern Canada.

2. Mandate

The Commission was established pursuant to the National Transportation Act, although its operations have a legal basis in a variety of statutes. A complete list of these statutes may be found in Section III (see page 67).

3. Program Objectives

The objectives of the Commission are:

- With due regard to national policy aimed at achieving an economic, efficient and adequate transportation system, to regulate the development and operation of those elements of the transportation sector that come under federal jurisdiction in order to protect the interests of the users of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

- To regulate the safety of railway transport services in Canada, so that they are operated in a manner that minimizes the risk of personal injury to employees and the public as well as damage to property.

- To develop and provide information and advice to the federal government on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada.

- To administer, in an economical and efficient manner, certain federal government programs for the subsidization of transport services.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure and Organization: The CTC program is divided into six activities. Four activities relate to the major transport modes (i.e., rail, air, water, and motor vehicle transportation). Two others — the Research activity and the Management and Administration activity support the program.

The Commission's organization is structured according to the major transport modes, with separate committees regulating air, rail, water and motor vehicle transport. Although certain other committees exist within CTC, they do not have their own resources. Instead, they draw upon resources of modal committees as required. The Commodity Pipeline Transport Committee considers applications for building and operating commodity pipelines. The International Transport Policy Committee collaborates with modal committees in considering the economic and legal aspects of international transport. The Review Committee deals with applications for reviews of the decisions or orders of any of the modal committees.

The Commission's organization also includes a number of branches that provide services to all committees. The Traffic and Tariffs Branch handles all matters concerning the regulation of tariffs (except for air transport), and it administers several subsidy programs. The Research Branch studies economic and social issues relating to transportation in Canada. These branches report to the Vice-President (Research). Other branches provide legal, management and administrative services to the Commission.

Figures 4 and 5 illustrate the relationship between the Commission's activities and its organization structure.

Most of the CTC's 715 employees work in the National Capital Region. However, the Railway Transport Committee has over 100 staff members working in six regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver, and the Air Transport Committee has staff in Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton. In addition, the Commission operates a Western Division in Saskatoon, with a staff of 18 that handles various regulatory functions of concern to western Canada.

Figure 4: Canadian Transport Commission Organization Structure

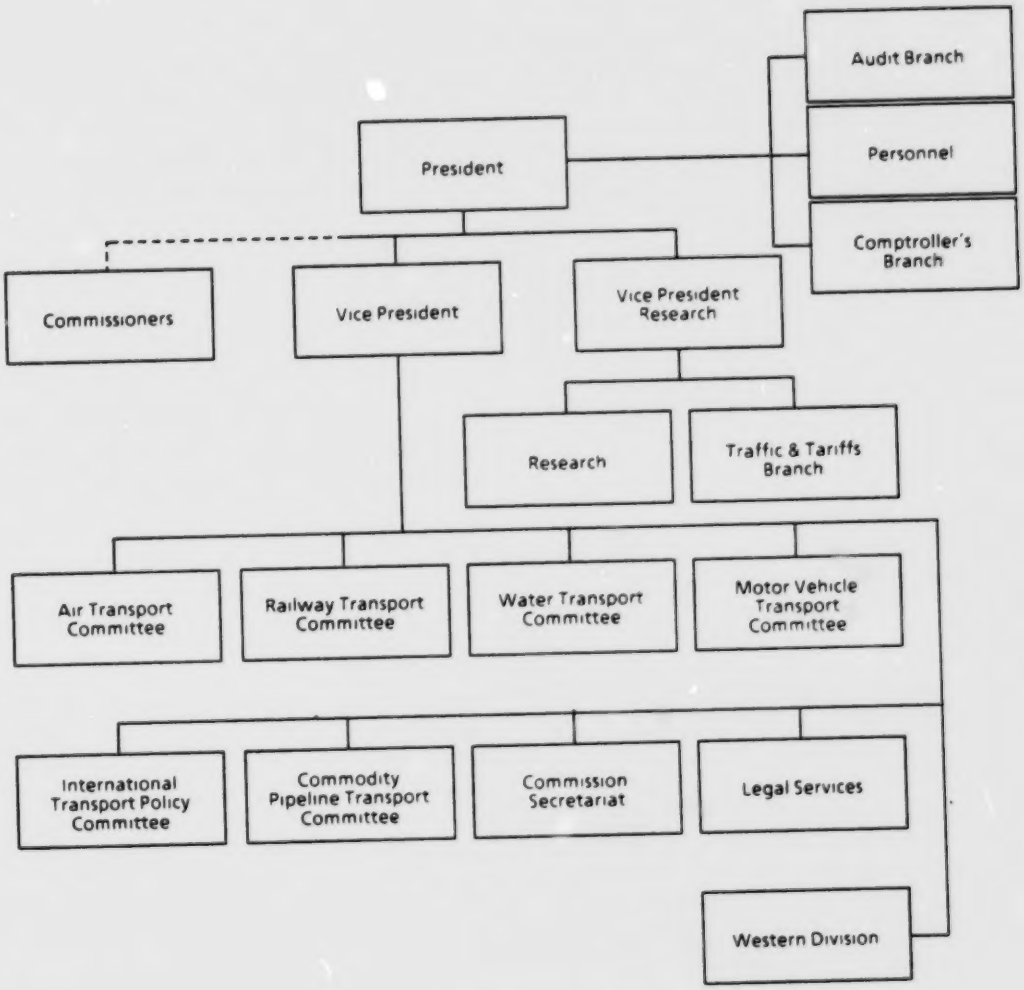


Figure 5: 1987-88 Resources By Organization/Activity ($000)

Organizational Element \ Activity	Air Transport	Railway Transport	Water Transport	Motor Vehicle Transport	Research	Management & Administration	Organization Total
Air Transport Committee 126 P-Y	6,474 126 P-Y						6,474
Railway Transport Committee 244 P-Y		819,254 244 P-Y					819,254
Water Transport Committee 21 P-Y			1,079 21 P-Y				1,079
International Transport Policy Committee 2 P-Y			119 2 P-Y				119
Motor Vehicle Transport Committee 2 P-Y				182 2 P-Y			182
Research 31 P-Y					2,139 31 P-Y		2,139
Traffic & Tariffs 87 P-Y		28,913 47 P-Y	523 1 P-Y	56,412 39 P-Y			85,848
Western Division 18 P-Y	68 1 P-Y	744 10 P-Y				595 7 P-Y	1,407
Management and Administration 184 P-Y						10,573 184 P-Y	10,573
Activity Total ($000)	6,542	848,911	1,721	56,594	2,139	11,168	927,075
Activity Total (P-Y)	127	301	24	41	31	191	715

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

In July 1985, the government put forward proposals for economic regulatory reform in the transportation sector, designed to place greater reliance on competition and market forces than on government intervention as the basis for controlling the development and operation of transportation services. Legislation to implement the new regulatory regime was placed before Parliament in November 1986. Among the proposals contained in this legislation is the creation of a new National Transportation Agency to replace the Canadian Transport Commission. Pending the enactment of this legislation, the CTC must continue to exercise its responsibilities under the existing regulatory regime, although it must do so in the context of the changes to come.

The CTC must also continue to carry out its mandate for railway safety regulation, pending planned legislative changes designed to rationalize those responsibilities with responsibilities concerning safety regulation in other modes of transportation.

E. Program Effectiveness

Economic Regulation: The Commission's economic regulatory action is carried out according to criteria designed to promote viable, competitive and stable carriers that serve the public adequately and contribute to the economic well-being and growth of Canada. These criteria are applied according to the circumstances specific to each case. Therefore, regulatory effectiveness cannot easily be defined in measurable terms.

Railway Safety Regulation: Several factors (in addition to the Commission's regulatory and inspection activities) affect railway safety — e.g., the volume of traffic, technological developments and the type of goods being moved. It should be recognized, therefore, that changes in the level of railway safety cannot be attributed solely to actions taken by the CTC. Figures 6 and 7 indicate recent trends in derailments and crossing accidents.

Analysis and Advice: Federal government transportation policies and program decisions take into account economic and regulatory implications. The information and advice that the CTC provides are inputs to those policies and decisions. In judging the effectiveness of those inputs, one could rely on the evaluation of the results of policies and program decisions themselves to indicate the effectiveness of the Commission's advice and information.

Subsidy Administration: Figure 8 gives a general indication of the recipients of subsidy programs administered by the Commission.

Figure 6: Mainline Derailments

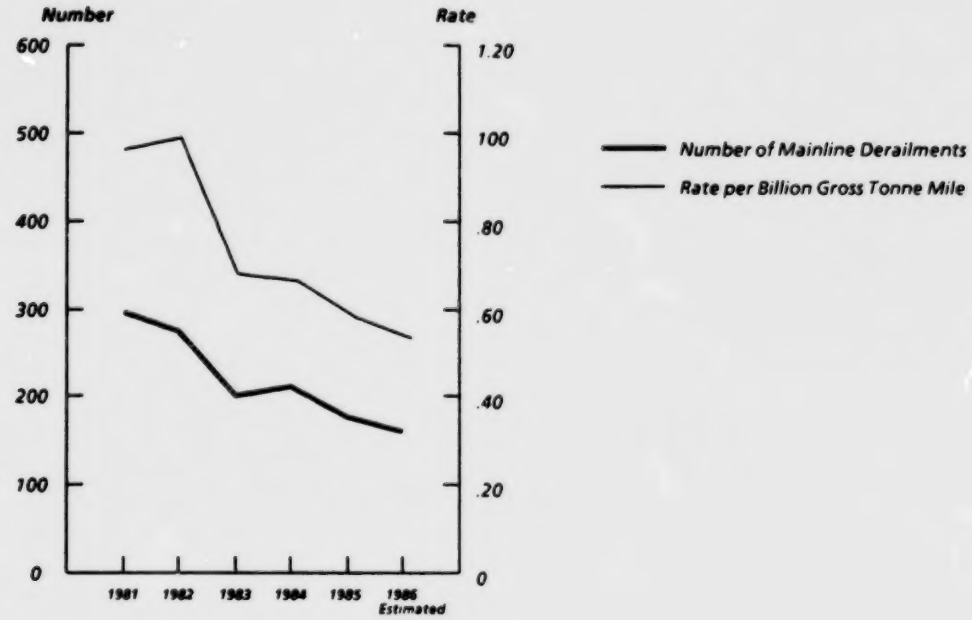


Figure 7: Railway Crossing Accidents

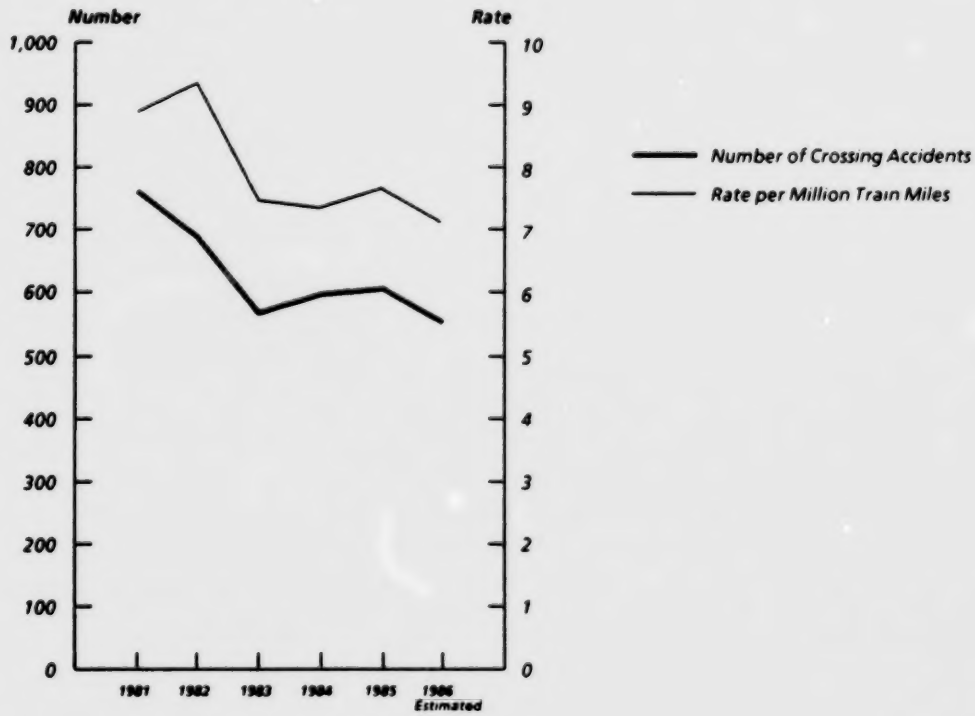


Figure 8: Subsidy Programs Administered By The Canadian Transport Commission

Program	Estimates 1987-88 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Maritime Freight Rates Act Subsidy	13,823	Railways	Producers, shippers, railways in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region).
Atlantic Region Freight Assistance Act Subsidies	54,886 12,548 479 67,913	Highway carriers Railways Water carriers	Shippers, transportation industry in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region), consumers and producers in eastern Canada.
Railway Act Subsidies			
• For operation of uneconomic Branch Lines	15,340	Railways	Communities throughout Canada located along specific branch lines identified as uneconomical but being operated.
• For operation of uneconomic Passenger Services	7,700	Railways	Train passengers residing in communities throughout Canada using passenger services (other than VIA).

Figure 8: Subsidy Programs Administered By The Canadian Transport Commission (cont'd.)

Program	Estimates 1987-88 ($000)	Recipients	Beneficiaries
• For grain and flour moving to export through Eastern Ports	46,884	Railways	Flour mills, grain producers, railways small water carriers on the Great Lakes, Atlantic and Georgian Bay ports and transfer elevators.
Western Grain Transportation Act Subsidies	724,200	Railways	Western Grain Producers, communities and grain facilities located along "grain dependent" lines.
Total Subsidies	875,860		

Section II
Analysis By Activity

A. Air Transport

Objective

To promote, through economic regulation, a safe and effective national air transportation system that meets the needs of Canadians and visitors to Canada with little need for direct operating subsidies.

The Air Transport Activity also has the following sub-objectives:

- to regulate the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services so as to meet the needs of Canadians and visitors to Canada for air travel through an efficient, financially viable air carrier industry;

- to regulate tariffs for the provision of commercial air services so as to ensure that they are just, reasonable and non-discriminatory and, when applicable, consistent with Canada's international and bilateral undertakings;

- to enforce the economic regulations promulgated for the establishment and operation of commercial air services to protect the travelling public and the interests of licensed carriers;

- to develop, process and promulgate regulatory additions and amendments to maintain a relevant, effective environment for the economic regulation of the air carrier industry;

- to develop and process information and advice to the Minister of Transport on the development and operation of commercial air services, any matter relating to civil aviation, and on the regulatory aspects of air transport; and

- to administer federal government subsidies for the operation of commercial air services in the public interest.

Resource Summaries

The Air Transport Activity accounts for 15.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.7% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 17.8% of the total person-years.

Figure 9: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing	3,155	61	2,921	61	3,282	67
Tariffs	1,086	25	989	24	1,254	30
Enforcement	819	17	736	16	919	19
Regulatory Analysis and Policy Advice	877	12	850	12	1,086	14
Regional Air Carriers Subsidy	-	-	1,600	-	600	-
Management, Administration and Secretariat	605	12	513	10	557	11
	6,542	127	7,609	123	7,698	141

Figure 10: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing	3,282	67	3,587	68	(305)	(1)
Tariffs	1,254	30	1,567	34	(313)	(4)
Enforcement	919	19	1,126	23	(207)	(4)
Regulatory Analysis and Policy Advice	1,086	14	756	14	330	-
Regional Air Carriers Subsidy	600	-	-	-	600	-
Management, Administration and Secretariat	557	11	570	11	(13)	-
	7,698	141	7,606	150	92	(9)

Explanation of Change: No significant changes between 1985-86 planned and actual financial performance occurred. Variances resulted from variances of workload within the planning element.

Description

Under the National Transportation Act, the Canadian Transport Commission is responsible for developing and enforcing economic regulations for the civil aviation industry, as provided for in the Aeronautics Act, and as set out in the Air Carrier Regulations.

The Air Transport Committee carries out the bulk of the regulatory work from the Commission's national headquarters in Ottawa. There are, however, six regional offices to assist in the enforcement of the Air Carrier Regulations, and the Western Division, in Saskatoon, handles certain aspects of the licensing of local air carriers in the western provinces.

The Air Transport activity includes the following sub-activities:

Licensing: Licensing commercial carriers to provide air service is an essential element of the economic regulation of the industry. Licensing protects both the interests of consumers by ensuring that carriers meet standards, and the interests of licensed carriers by maintaining fair competition. Domestic and international operators providing scheduled, charter passenger and cargo services are subject to licensing. When an operator applies to the Commission for a licence, licence amendment, or a permit, the Commission, after due consideration issues a Decision or Order. If the Decision or Order is favourable and the carrier meets stipulated conditions (if any), the Commission will issue a licence, an amendment to a licence or a permit. Licence documents specify what points the air carrier may serve, the size of the aircraft that may be used, and any restrictions that the Air Transport Committee may impose on the operator.

Tariffs: Every commercial carrier must file a tariff with the Commission specifying the prices and conditions of carriage. The Commission reviews these tariffs to protect the consumer and other carriers and to confirm compliance with international air agreements, by ensuring that fares and conditions are just and reasonable and that regulatory requirements are respected. At the same time, the Commission attempts to allow carriers as much flexibility as possible in filing and changing their tariffs, by (for example) streamlining regulatory procedures consistent with the objectives above. The CTC also investigates any complaints of tariff violations.

Enforcement: Commercial carriers who may be operating illegally or carriers that are operating without a licence are investigated. These investigations are intended to stop any unauthorized person or company from operating commercial air services and to ensure licensed operators comply with regulations. Where operators fail to comply, the Commission may impose penalties, or the Crown may prosecute.

Regulatory Analysis and Policy Advice: The CTC provides advice on current economic issues affecting the air carrier industry and civil aviation in Canada and develops appropriate economic regulations. The Committee monitors the industry and the policy environment to identify the need for any additions, deletions or changes either to the Air Carrier Regulations or to the policies and practices of the Air Transport Committee. In addition, the Committee carries out investigations and surveys and makes recommendations to the Minister of Transport on all matters relating to commercial air services. This advice may be provided on direction from the Minister or on the Committee's own motion, and may relate to draft policy proposals, international negotiations, proposed amendments to the Aeronautics Act or other matters.

Subsidy Administration: Under government policy, only limited direct operating subsidies of commercial air carriers are envisaged. This sub-activity involves administering and paying subsidies under a temporary subsidy program.

Performance Information and Resource Justification

Licensing: The licensing sub-activity budget is 61 person-years. To a large extent, workload depends upon the volume and complexity of applications for licences that individuals and companies submit. Licensing procedures involve Public Notices, Pleadings, Public Hearings (in some cases), issuing Orders and Decisions, issuing Licences and providing applicants with various avenues of appeal. The target for 1987-88 is to process 98% of all applications within five months after receipt of a complete application. The remaining 2% represents the most complex applications that will require a Public Hearing or involve the resolution of legal issues thus extending the time for processing. Figure 11 illustrates the licensing workload.

Figure 11: Decisions, Orders, Licences (Domestic)

	Forecast 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86	Actual 1984-85
Decisions				
Public Convenience and Necessity (PC&N)	400	525	448	464
Non-PC&N	280	430	313	90
Transfers	110	125	114	134
Orders	600	625	1,414	1,763
Licences	870	790	968	782
Temporary Authorities and Waivers	280	260	318	290
Eligible List Applications	15	12	15	15

Permits are issued to air carriers to operate charter services. Subsequent applications for specific charter flights are also reviewed. Figure 12 illustrates the workload in this area.

Figure 12: Charter Applications and Flights

	Estimated 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86	Actual 1984-85
Applications	4,160	3,780	3,487	2,340
Flights	29,480	26,800	24,368	20,077

Tariffs: The budget for reviewing and filing tariffs involves 25 person-years. Principal functions include the examination of tariff pages filed by licensees for domestic, transborder and international services; the filing and maintenance of these tariffs as the official public record; and the preparation of follow-on action or advice to the Committee on matters arising from fares or conditions filed. For domestic tariffs, a Committee notice of September 1986 gave scheduled carriers more pricing flexibility than ever by allowing them to file most tariff changes on just one day's notice (the main exceptions being economy fare increases and changes to the conditions of carriage, which require at least fourteen days'

notice). On the charter side, the Committee added to existing pricing flexibility by releasing helicopter operators from the requirement to be bound by their charter tariffs when bidding in response to general calls for tender, and has also proposed that fixed-wing charter carriers have a similar measure of flexibility. In the area of domestic resaleable charters (ABC's), the Committee relaxed top-off regulations in order to allow small as well as large carriers to sell up to one-third of their capacity without the pre-booking requirement. For transborder and international operations, relatively rigid bilateral tariff regimes remain common, although the Committee attempts to administer these in the least restrictive way consistent with legal and policy requirements. Also in 1986-87, the Committee gave carriers greater flexibility in issuing free or reduced rate transportation -including for travel for compassionate reasons - and disallowed a tariff provision which allowed the carrier to disregard a handicapped traveller's determination of his or her self-reliance. In a move favouring all sectors, the Committee also took an important step towards electronic tariff filing by launching the first electronic system for handling special tariff permission applications, saving considerable time and expense for all involved.

Figure 13: Tariffs

	Forecast 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86	Actual 1984-85
Tariff Filings	220,600	200,530	165,447	147,415
Departures from Air Carrier Regulations (ACR's)	2,400	2,375	2,544	2,607
Charter Contracts	210	210	89	289
Orders	1,200	1,005	813	469

Enforcement: The enforcement sub-activity budget is 17 person-years. Figure 14 illustrates the responses to complaints and observed illegal action in recent years.

Figure 14: Enforcement

	Forecast 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86	Actual 1984-85
Cases referred to RCMP	140	130	200	157
CTC administrative actions	125	110	139	129
Warnings	35	30	85	40
Unfounded Complaints	60	60	60	32
Total	360	330	484	358

Regulatory Analysis and Policy Advice: A total of 11 person-years is devoted to this sub-activity. In 1987-88, a number of issues related to the emerging domestic air policy environment will be studied. The Air Carrier Regulations will be reviewed in their entirety and modified to accurately support the new National Transportation Act. The Commission approved 9 sets of amendments to the Air Carrier Regulations in 1985-86 and a similar number is anticipated for 1986-87. Approximately 8 are currently projected for completion in 1987-88. Among the issues that will be under study in 1987-88 will be the Air Transport Committee's financial fitness policy as it applies to Canadian air carriers, airline limits of liability, overbooking and denied boarding compensation, and the adequacy of air services in northern and remote areas.

Management, Administration and Secretariat: This sub-activity is assigned 12 person-years.

The Secretariat is responsible for the work associated with Committee Meetings and the administrative elements of Public Hearings. In addition, the Secretariat prepares the Orders and Decisions of the Committee, handles consumer complaints and executive correspondence and the Secretary signs all official correspondence on behalf of the Committee. Figure 15 shows the number of complaints handled in 1985-86. The upward trend in complaints indicates an increased public awareness of the air transport industry, and with deregulation, an expectation by the public of lower air fares.

The Management and Administration group includes the office of the Executive Director and a small staff unit to oversee the personnel, financial and administrative services needs of the Committee.

Figure 15: Complaints

	Forecast 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Ministerial	190	180	187
Consumer	150	130	128
CTC Executive	50	25	33
Total	390	335	348

B. Railway Transport

Objectives

To regulate the operation of railway transport services in Canada to protect the interests of the users of transportation, to foster Canada's economic well-being and growth, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To regulate railway transport services so that they are operated in a manner that minimizes accidents and the resulting fatalities, injuries, and property damage.

To develop methods for determining railway costs; and to process payments for subsidizing uneconomic services required in the public interest, and for subsidizing the transportation of certain commodities.

Resource Summaries

The Railway Transport Activity accounts for 44.7% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 91.6% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 42.1% of the total person-years.

Figure 16: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Safety Regulation	**20,665**	**176**	20,829	176	19,670	179
Quality of Service	**789**	**13**	808	14	684	13
Traffic and Tariff Analysis	**28,913**	**47**	27,669	47	27,995	49
Economic Analysis and Subsidy Administration	**797,845**	**60**	796,110	62	547,462	67
Management and Secretariat	**699**	**5**	747	5	833	5
	848,911	**301**	846,163	304	596,644	313

Figure 17: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Safety Regulation	19,670	179	18,929	154	741	25
Quality of Service	684	13	1,236	22	(552)	(9)
Traffic and Tariff Analysis	27,995	49	29,668	51	(1,673)	(2)
Economic Analysis and Subsidy Administration	547,462	67	717,703	64	(170,241)	3
Management and Secretariat	833	5	1,186	16	(353)	(11)
	596,644	313	768,722	307	(172,078)	6

Explanation of change: The variance between 1985-86 planned and actual financial performance is principally due to a variance in statutory payments under the Western Grain Transportation Act as a consequence of a major decrease in the volume of grain moved, from 31.8 million tonnes (forecast) to 24.7 million tonnes (actual), i.e. a 22.4% decrease.

Description

This activity is carried out by Railway Transport Committee staff at headquarters and the regional offices, and by the rail transport components of the Traffic and Tariffs Branch and the Western Division. Railway Transport includes the following sub-activities:

Safety Regulation: Railway Safety Regulation consists of developing and promulgating railway safety regulations; updating standards to ensure that they take into account technological and other changes; monitoring compliance with regulations through the investigation of accidents, the inspection and quality control of equipment, infrastructure and operations (e.g., rolling stock, track and compliance with operating rules); and monitoring the movement of dangerous goods.

The Railway Transport Committee must approve the design and quality of all construction or reconstruction of railway/highway crossing projects (underpasses, overpasses, level crossings, etc.). The same is true for electrical projects such as warning lights and

signals. Such projects must be approved by the CTC before work starts and when it has been completed. Partial funding (up to 80%) is provided on some of these projects under the provisions of the Railway Relocation and Crossing Act.

Quality of Service: The Commission investigates complaints from the public regarding railway services. As part of this work, railway and station operations are routinely inspected and the quality of passenger services monitored. The Commission is also addressing the rail transportation needs of the handicapped.

When railways wish to abandon branch lines, close or centralize stations, remove track or consolidate freight services, the Commission reviews their applications for permission to do so. These reviews, which include public hearings when necessary, ensure that any changes in service are not detrimental to the public interest. As an adjunct to this responsibility, the Western Division is actively engaged in implementing, monitoring and evaluating innovative options to traditional branch line operations in Canada.

In addition, the Western Division administers the program for financial audits and conducts engineering inspections in support of Transport Canada's branch line rehabilitation program.

Traffic and Tariff Analysis: The work of this component includes examining and filing railway tariffs in accordance with statutory provisions; establishing rates for moving canola products, and grain and flour under Section 272 of the Railway Act; administering the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act which provide for subsidies to railway companies for westbound traffic originating in the "select territory" and local traffic originating and terminating within the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé Region); conducting investigations respecting agreements, contracts and arrangements of a traffic and tariff nature entered into between shippers and carriers in connection with formal applications, inquiries and hearings being conducted by the Railway Transport Committee; resolving complaints received by the Commission on traffic and tariff matters, including agreements, contracts and arrangements of a traffic and tariff nature and related services and conditions of carriage and developing and maintaining a comprehensive rail traffic database in support of modal committee requirements.

Economic Analysis and Subsidy Administration: The work in this component includes: developing a framework for railway accounting called the Uniform Classification of Accounts; auditing the railways' accounts to determine the extent to which they have adhered to this framework; promulgating costing regulations and auditing and approving the railways' methods of calculating their costs; determining costs for use in setting rates under the Railway Act; and auditing CP and CN charges to VIA which in turn determine the level of funding VIA Rail receives from the Minister to pay CN and CP for the services they provide.

Within this sub-activity, costing methodologies to be used by railways are established. The railways' costs, revenues and losses for each subsidized branch line or passenger service are verified in order to ensure that payments to railways under Sections 256, 258 and 261 of the Railway Act reflect losses incurred by them, in accordance with CTC costing regulations for operating uneconomic branch lines and passenger services (other than VIA Rail). These lines and services are subsidized if the losses as determined by the CTC are likely to continue in the future and the service is considered necessary to the public interest.

In addition, the CTC administers responsibilities under the Western Grain Transportation Act, including the establishment of the cost-based rate scale, costing reviews and monthly payments to the railways. Under Section 272 of the Railway Act, costs are determined to form the basis for setting rates and subsequently making payments to railways to move grain and flour for export from inland points east of Thunder Bay to an Eastern port.

Performance Information and Resource Justification

Safety Regulation: This sub-activity consumes 176 person-years and $20,665,000.

Monitoring the extent to which railways comply with regulations utilizes 52 person-years. The level of monitoring is based on the percentage of population that should be inspected in order to be confident that regulations are being respected and also on levels of compliance in previous years. In 1987-88, emphasis will continue to be given to checking the railways' quality control procedures as well as their compliance with the Railway Occupational Safety and Health Regulations. In addition, a number of specific questions will be addressed, including the safety implication of cabooseless trains. The additional activities to be performed under the Railway OSH program should bring the person-year utilization in this category to 55 person-years for 1987-88.

Emergency response to and investigation of dangerous goods accidents and incidents will intensify, as will the inspection programs concerning railway cars and facilities handling dangerous goods. Currently, 34 person-years are assigned to dangerous goods activities.

The development of a standards program will utilize 5 person-years in 1987-88. Work is continuing on the review of existing rail safety regulations and on the development of new regulations to permit railways to operate in a safe manner using the latest technology.

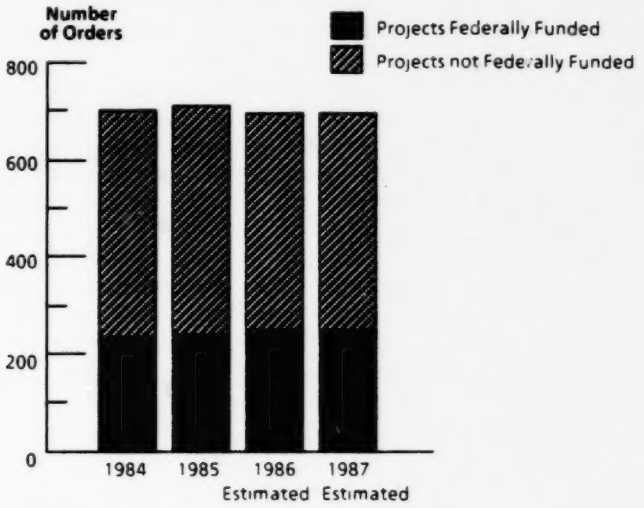
Some of the regulations under review are those affecting the reporting of railway accidents, operating rules, the prevention and control of fires, freight car safety standards, the maintenance and testing of air brakes, railway/highway crossings at grade, equipment on locomotives, and the qualification standards for railway employees.

New regulations are being developed concerning rail passenger car safety standards, event recorders, advanced train control systems and standards for railbus operations, equipment and train operation monitoring devices.

In 1987-88, 51 person-years will be allocated to the railway/highway crossing and construction program. This program contributes to safety by granting approval for the improvement of crossings thereby reducing the potential for crossing accidents. It is expected that about 950 applications will be received and the same number processed during the year. Of these applications, approximately 250 will be approved for funding under the Railway Relocation and Crossing Act. Figure 18 shows the number of applications approved by the Railway Transport Committee concerning railway/highway crossing projects in recent years, segregating those which were federally funded from those which were not. Currently, $10 million is allocated per year for funding these projects. Specific initiatives for use of these funds in 1987-88 include the following:

- upgrading of signboards at public crossings ($.532 million); and
- upgrading of all warning device light units presently installed at railway/highway crossings ($1.02 million).

Figure 18: Railway/Highway Crossing Projects



Accident investigations utilized 24 person-years. Railways under Federal jurisdiction are required to notify the Canadian Transport Commission of all reportable accidents/incidents. Figure 19 shows the total number of accidents/incidents reported to the CTC as well as the number which were investigated/audited. Over two-thirds of these cases are investigated/audited by Commission staff while very serious accidents may require independent RTC investigation under Section 226 of the Railway Act. Complimentary to the investigative procedure is the recording, examination and analysis of information resulting from the investigation reports. Data is used to identify problem areas for the purpose of reducing accidents and also for fulfilling the CTC's commitment to report upon these accidents to the public and to Parliament.

Figure 19: Accidents/Incidents

	Accidents/Incidents	
	Reported	Investigated/Audited
1983	1308	893
1984	1315	910
1985	1294	866
1986*	1230	840
1987*	1300	900

*Estimated

Quality of Service: As a result of the proposed new legislation, the railways are expected to file abandonment applications for several thousands of miles of their rail network.

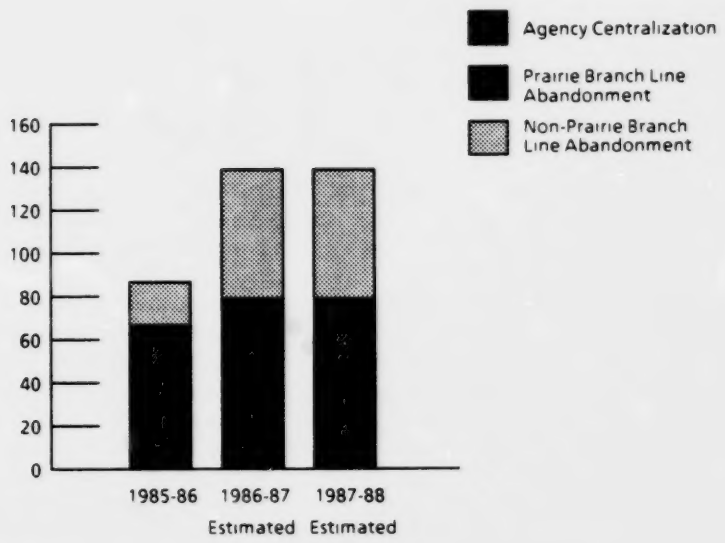
An Inquiry to examine alternative and innovative options for rail branch lines in Canada, proposed demonstration projects, such as short line railways and off-track elevators, is to be launched to test the potential alternatives to traditional branch lines.

One of these options is an off-track elevator project in the Interlake area of Manitoba. Rather than being shipped directly by rail from elevators along a branch line, grain will move by commercial truck to a transfer elevator where it will be loaded into bulk hopper cars for movement onward to Thunder Bay. A second option involves the creation of a short-line railway, the Central Western Railway, which recently received Cabinet approval to purchase the 108 mile-long CN Stettler Subdivision. This line originates approximately 130,000 tonnes of grain each year. The new corporation will collect grain from elevators along its line, then interchange with either CNR or CP Rail for shipment onward. The viability of both options will be evaluated by committees comprising representatives of the parties involved.

The government has earmarked more than $50 million to be administered by the Grain Transportation Agency, for the implementation of projects aimed at developing lower-cost alternatives to current branch line service, including the two mentioned above.

Figure 20 illustrates the number of branch line abandonment and agency centralization applications processed in recent years, and the anticipated number for 1987-88. As these applications require investigation and may involve public hearings before a decision is rendered, the time required to process them may vary from four to six weeks to twelve months.

Figure 20: Branch Line Abandonment, Agency Centralization



Traffic and Tariff Analysis: Railways are expected to file about 60,000 tariffs in 1987-88 which will consume 9 person-years to examine and process. Processing of subsidy claims from railways under the Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act will require 4 person-years in order to process 260 claims within 15 days average from the time the claim is submitted. The value of these subsidies in 1987-88 is expected to be $26,371,000. (see figure 8 on page 18). Studies of traffic and tariff matters (consuming 25 person-years) assist the Minister of Transport and modal Committees in their decision-making as well as providing information to industry, federal and provincial departments, and the general public. Specific initiatives for 1987-88 by type are summarized in Figure 21.

Figure 21: Traffic and Tariff Analysis 1987-88

Area	Resources P-Y	Resources ($000)	General Objective	Specific Initiatives 1987-88
Traffic Studies	7	323	To develop and maintain a comprehensive rail traffic data base and to disseminate data on traffic patterns, commodity flows and freight revenues.	Further development of data base, including: o expanded level of detail; o inclusion of railways other than CN and CP; and o expanded motor vehicle data.
Tariff Studies	13	9	To verify, develop and disseminate information respecting freight and passengers tolls and tariffs, conditions of carriage and levels of service.	Review traffic regulations with aim of easing regulatory burden.
Complaints and Applications Studies	7	21	To investigate traffic and tariff complaints and applications, and mediate and resolve complaints between shippers and carriers.	Review traffic regulations with with aim of easing regulatory burden.

The Staggers Rail Act, which was passed by the United States Congress in 1980, extensively deregulated United States railroad pricing, and appeared to cause problems for Canadian carriers and shippers. In 1986, the CTC completed a series of public hearings on this issue, and reported its findings to the Minister of Transport. These findings, and the concerns voiced by shippers and carriers, are reflected in the proposed new National Transportation Act.

Economic Analysis and Subsidy Administration: A total of 60 person-years are allocated to this component. Of these, approximately one-third are required to determine costs, revenues and losses for branch lines, passenger services; to administer the related subsidy programs; to conduct audits of CN/CP charges to VIA and to determine variable costs for freight movements. For example, the audit of railway claims for the financial year 1984 to VIA Rail (the most recent audit fully completed) resulted in a reduction of $3.5 million to the railways' proposed settlement claims. Resources for subsidy administration are linked to the significance of claims in terms of dollars, the number of applications and claims submitted and the complexity of submitted claims. (Figure 8 (page 19) identifies the amount of subsidy paid under each program.) A third of the resources for this component are required for the establishment of accounting standards, and for conducting financial and accounting audits through a multi-year cyclical audit program.

The remaining third of resources relate to special projects and work under the Western Grain Transportation Act. The CTC must prescribe, annually, the rate scale for western grain transportation and pay monthly to the railways, the government portion of the rates applicable to the volume of grain moved. To do this, the CTC must determine which branch lines are to be designated "grain dependent", and estimate all other railway variable and fixed costs. The CTC is also responsible for monitoring railway investment plans and maintenance programs for "grain dependent" branch lines.

The backlog in branch line abandonment applications has been cleared, allowing the Commission to process applications with few exceptions, within six months of receipt. Similarly, the backlog of CN and CP branch line claims has been cleared, and claims are now processed within 12 months of receipt.

A total of $496.4 million was paid under the Western Grain Transportation Act during 1985-86. Coupled with Railway Act subsidies, total payments in 1985-86 were $543.6 million.

C. Water Transport

Objective

To regulate specific sectors of the water transport industry, to provide advice concerning the development and operation of water transport services, and to participate in the negotiation of international agreements in order to protect the interests of users and to maintain the economic well-being and growth of Canada.

Resource Summaries

The Water Transport Activity accounts for 3.0% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 3.4% of the total person-years.

Figure 22: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Regulation	424	9	423	9	640	9
Transportation Analysis	406	8	373	8	462	10
International Maritime Transport	-	-	299	5	274	5
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	523	1	503	1	408	1
Management and Secretariat	368	6	347	7	462	7
	1,721	24	1,945	30	2,246	32

Figure 23: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Regulation	640	9	384	9	256	-
Transportation Analysis	462	10	428	10	34	-
International Maritime Transport	274	5	346	6	(72)	(1)
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	408	1	612	1	(204)	-
Management and Secretariat	462	7	415	7	47	-
	2,246	32	2,185	33	61	(1)

Explanation of change: The variance reported for economic regulation is attributable to exceptional circumstances arising from investigations pursuant to the **Pilotage Act.** For several years there have been no demands placed on the Commmission in regards to pilotage; in 1985-86 the Commission was required to conduct four concurrent investigations. The investigation of tariffs proposed by the Laurentian Pilotage Authority was particularly contentious requiring lengthy public hearings.

Description

Canadian public policy towards the water transport industry is largely non-interventionist in character. However, legislation in the field designates certain specific sectors and commercial transactions as being subject to economic regulation, and requires the Commission to carry out public inquiries concerning specific issues, to provide information and advice on a wide range of water transport matters, and to participate in the negotiation of international agreements and in the economic work of international organizations.

Economic Regulation: The Commission's economic regulation of water transportation can best be discussed in terms of four principal areas of responsibilities.

- Under the Transport Act, licensing of water carriers and approval of carriers' tariffs is carried out with the primary aim of ensuring that communities in the sparsely populated areas of the Mackenzie River and Western Arctic have reliable water transport services to supply essential items (food, fuel, etc.). Licensed carriers also play a major role in providing logistic support for northern mining and exploration operations.

- The Shipping Conferences Exemption Act allows "conferences" (associations of international shipping lines) to set uniform rates and coordinate services, subject to legislative provisions. The CTC maintains tariff filings and a record of agreements, conciliates disputes and ensures compliance.

- Regulatory investigations are carried out under the National Transportation Act if objections are raised to proposed acquisitions of an interest in water carriers by another transportation company, or to the pricing practices of water carriers, in order to ensure that the action is not prejudicial to the public interest. Under the Pilotage Act, the CTC undertakes an inquiry and makes binding recommendations if objections are raised to proposed tariffs.

- Within the "coasting trades" (water transportation between Canadian ports), the aim is to ensure Canadian participation while allowing foreign vessels temporary entry provided that no suitable Canadian ship is available. The CTC advises the Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships (custom duties for foreign ships are reduced if no suitable Canadian ship is available).

Transportation Analysis: This sub-activity includes the economic and financial analysis directly related to economic regulation as well as the CTC's advisory function concerning water transportation. It involves analysing and assessing economic, operational, and regulatory matters that affect the transportation of goods by water (or by means of water and other modes). In coordination with Transport Canada, information and advice is provided on specific problem areas and proposed policy or legislation for both regulated and unregulated sectors, with the aim of achieving efficient and adequate transportation services.

International Maritime Transport: The Commission's role internationally, carried out in conjunction with other government departments, involves responding to regulatory initiatives by foreign governments and international organizations, the negotiation of international agreements and participation in the economic work of international organizations. The aim is to protect Canadian interests on the international scene.

Consideration is being given to the amalgamation of this sub-activity, effective April 1, 1987, with similar functions carried out by Transport Canada.

Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers: This sub-activity includes processing and certifying subsidy payments to water carriers under the Atlantic Region Freight Assistance Act (this subsidy program is discussed on page 46).

Performance Information and Resource Justification

Economic Regulation: The Commission's work in regard to the Mackenzie River system involves processing 13-14 licence applications each year, approving tariffs and monitoring provision of service. The goal is to render decisions on licence applications by the end of February in respect of the following navigation season. In 1987-88, the Commission will be considering applications for the 1987 navigation season pursuant to the **Transport Act**. While proposed legislation now before Parliament would replace the **Transport Act**, it is not expected that the workload in this area will be reduced in 1987/88.

In 1985, the number of conferences filed with the Commission declined from 1984 levels but the number of documents filed increased (from 34,063 in 1984 to 43,458 in 1985). The formation of super conferences due to new U.S. legislation has caused a change to the pattern of filing as many previously independent lines must now file their rates as members of conferences. In addition, the creation of new conferences has altered the nature of the workload in terms of monitoring conference operations. The **Shipping Conferences Exemption Act, 1979** was extended due to legislative delays and is now due to expire in March, 1987. The extensions of the expiry date have had no impact on workload; replacement legislation now before Parliament would impact on CTC workload immediately upon its coming into force.

While the level of work concerning acquisitions has declined, an extremely heavy workload related to pricing proposals by Pilotage Authorities emerged in 1985-86. A significant workload related to pilotage matters is expected to continue in 1987/88.

Coasting trade workload increased sharply with the extension of Canadian jurisdiction to the outer edge of the Canadian continental shelf in 1983. Activity has stabilized at a relatively high level, with the CTC processing 130-150 applications per year.

Transportation Analysis: In the advisory role, work is concentrated on matters relating to regulatory responsibilities with specific initiatives based on established priorities. In 1987-88, the following specific initiatives are planned on a time available basis, in addition to on-going regulatory work:

- analysis of the performance of carriers operating in the Mackenzie, Western Arctic and Athabasca systems and related regulatory policy matters;
- analysis of the structure and performance of multimodal and ocean liner services and related matters of deep sea shipping policy;
- analysis of activities in the Canadian coasting trade and the demands for service subject to applications for temporary entry by foreign ships;
- monitoring of international agreements relating to the regulation of international shipping and multimodal transportation particularly in respect of the liner trades.

International Maritime Branch: The work sub-activity has been concentrated on the international regulation of shipping with particular attention to bilateral shipping relations. A major study of the conditions in the Canada-South America ocean trades was completed with the submission of a report to the Minister in November, 1986. Other elements of the program concerned an evaluation of an OECD agreement on common principles of shipping policy, participation in negotiations related to international legislation and work concerning defensive legislation and carrier liability.

Effective April 1, 1987, this sub-activity is being transferred to Transport Canada, in accordance with the government's intention to remove policy-oriented transportation economic research functions from the CTC.

D. Motor Vehicle Transport

Objectives

To regulate under Part III of the National Transportation Act, the development and operation of interprovincial and international truck and bus services in order to protect the interests of the users of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To administer that portion of the Atlantic Region Freight Assistance program that subsidizes the cost of transporting designated commodities, by motor vehicle undertakings from or within the Atlantic Region.

Resource Summaries

The Motor Vehicle Transport Activity accounts for 4.1% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 6.1% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 5.7% of the total person-years.

Figure 24: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Regulation	182	2	133	2	146	2
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	56,412	39	54,157	37	57,427	42
	56,594	41	54,290	39	57,573	44

Figure 25: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Regulation	146	2	236	4	(90)	(2)
Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers	57,427	42	44,686	43	12,741	(1)
	57,573	44	44,922	47	12,651	(3)

Explanation of Change: The variance between 1985-86 planned and actual financial performance in relation to freight assistance subsidies is due to productivity improvements which resulted in an increase in the amount of statutory subsidy payments.

Description

This activity has two components: Motor Vehicle Regulation and Subsidy Administration.

Motor Vehicle Regulation: Under this component, submissions relating to proposed trucking company mergers or acquisitions are examined and recommendations made as appropriate. When someone affected by a proposed acquisition objects on the grounds that it will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest, the Commission investigates and such investigations may include public hearings.

The Motor Vehicle Transport Committee also examines and files documents on CN Roadcruiser (Newfoundland) bus service tariffs and levels of service. It works with Transport Canada and the provinces to develop simple and uniform regulations to facilitate inter-provincial truck and bus transportation. With the adoption of the Motor Vehicle Transport Act in 1954, the responsibility for the direct regulation of extraprovincial carriers was delegated to the motor carrier boards of the provinces, which regulate these undertakings just as they do intraprovincial carriers.

Subsidy Administration: The Atlantic Region Freight Assistance Act provides for subsidies for transporting commodities within the "select territory" (the four Atlantic provinces, and the Gaspé Region) and from points within the "select territory" to points west. Subsidy claims from trucking companies are processed, audited, and certified for payment. In some cases, the Commission carries out field investigations and holds discussions with provincial governments. At times, hearings are also held.

Performance Information and Resource Justification

Motor Vehicle Regulation: A total of two person-years and $182,000 are assigned to Motor Vehicle Regulation.

All transport companies under the jurisdiction of the Parliament of Canada are required to give notice of a proposed acquisition of another transport business or undertaking. The Commission endeavours to ensure that local populations are aware of transactions that could affect transportation patterns in their regions through either the establishment of monopolies or of schedules not in the interest of shippers or consignees. Some 20 notices of acquisition are expected to be processed in 1987-88.

Freight Assistance Subsidy to Atlantic Region Carriers: Subsidies are calculated as a percentage of transportation costs; different percentages apply depending upon the commodities, their origin, and destination.

A staff of 43 person-years from the Commission's Traffic and Tariffs Branch handles a volume of approximately 12,500 claims per year. The weighted average time required to process a claim, from its receipt to the issuance of a cheque for fiscal year 86/87, is about 35-40 days. The turnaround time for any given claim varies considerably as a result of many factors (e.g., the number of claims in process, the number of errors in the submissions, the need for further documentation).

Figure 26 illustrates the various freight assistance subsidy programs to all carriers in the Atlantic Region.

Figure 26: Freight Assistance Subsidies to Atlantic Region Carriers

Program	Estimates 1987-88 ($000)	Recipients	Beneficiaries
Atlantic Region Freight Assistance Act Subsidies			
Intra Segment:			
Truck	30,115	Highway carriers	Shippers, transportation industry in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region), consumers and producers in eastern Canada.
Rail	7,618	Railways	
Water	479	Water carriers	
Westbound Segment:			
Truck	24,771	Highway carriers	Producers, shippers, railways, truckers in the "select territory" (the Atlantic provinces and Gaspé region).
Rail	4,930	Railways	
Total Subsidies	67,913		

E. Research

Objective

To develop, analyse and provide information and advice on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada.

Resource Summaries

Research accounts for 5.2% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 4.3% of the total person-years.

Figure 27: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research	2,139	31	3,897	60	3,972	68

Figure 28: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research	3,972	68	4,183	69	(211)	(1)

Explanation of Change: As noted in Figure 28, no significant variances occurred between 1985-86 planned and actual financial performance.

Description

Research provides support to the Commission and its committees; responds to requests from the Minister of Transport for studies on subjects of concern to the government; carries out studies on its own initiative; and participates in interdepartmental working groups. Most work is associated with the Commission's research mandate, pursuant to Sections 7(4) and 22 of the National Transportation Act. The studies concern all modes of transportation. They involve analysis and expertise in economics, statistics, sociology, systems analysis, finance, regulation and various institutional arrangements and constraints.

Commission policy is to make as much of its research as possible available to the transport sector and the general public by publishing reports to increase the public's knowledge and understanding of the Canadian transport system and transportation issues.

Three types of research work are carried out: studies that respond to requests to deal with current problems; analyses of potential transport issues before they become current; and methodological or background studies that contribute to the first two types. This work is organized into four subject areas as follows:

Freight Studies: deal with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines.

Passenger Transport Studies: specializes in airline research, international air transport, and other kinds of passenger transport.

Transport Industries Analysis: concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking.

Economic and Social Research: carries out projects requiring professional expertise in economics, statistics, and sociology, and acts as a support group in these areas.

In addition, this activity incorporates the **Office of the Coordinator, Transportation of the Handicapped**, which carries out research on the economic and social aspects of regulatory issues relating to transportation of the handicapped, provides advice to the modal committees and co-ordinates the Commission's involvement in this area.

Performance Information and Resource Justification

The end products of research are information and advice relevant to decision-making by the modal committees of the Commission or the Minister of Transport and the general public. Resource requirements are based on the need to maintain the ability (in terms of the mix and quantity of expertise) to anticipate issues and to respond to the demand for information and advice, the level of which is estimated from a knowledge of issues that face the Commission or the federal government.

As part of its economic regulatory reform measures, the government has decided that transportation policy development is to be an exclusive responsibility of Transport Canada, and to this end, consideration is being given to transfer to Transport Canada effective April 1, 1987, those resources in the Research activity that are allocated to policy oriented economic research. The resources remaining in this activity are those allocated to economic research in relation to regulatory issues that are being or will be addressed by the Commission or its modal committees.

Major research projects planned for 1987-88 are outlined in Figure 29, while Figure 30 lists work completed in the same areas during 1985-86.

Figure 29: Research Projects 1987-88

Area	General Objectives	Specific Initiatives 1987-88
General Transport Sector Studies 8 p-y $552,000	Identify/analyze impact of regulatory reform	Review Air Transport Monitor and Rail Transport Monitor experiments, analyze pricing, ownership patterns financial results Produce "Transport Review"
Capacity and Interference Cost Studies 4 p-y $276,000	Develop methodology useful for regulatory decisions	Examine the cost implications of running rights Study track costs attributable to VIA Economic analysis of joint track usage
Service Costing 2 p-y $138,000	Improved costing methodologies	Develop methodologies appropriate for use under the new NTA
Western Grain Transportation 6 p-y $414,000	Assist in regulation of grain transportation	Improve PHAER model by addition of a traffic assignment module Analyze situation for potential branch line rationalization
Transportation of the Handicapped 3 p-y $207,000	Develop program to meet needs of disabled	Review I.D. Card program and implement if required Develop railway accessibility standards Coordinate complaints and studies relating to transportation of the disabled
Support for Regulatory Reform 8 p-y $552,000	Continue to provide staff to Minister of Transport	Background support for legislative initiative Design of new regulatory agency

Total: 31 p-y $2,139,000

Figure 30: Research Projects Completed 1985-86

Area	General Objectives	Specific Results 1985-86
General transport sector studies 30 p-y $1,532,000	Identify/analyze impact of regulatory reform	Aspects of Rail Passenger Policy in Canada 1985), US Essential Air Service Study (1985), Transportation Regulation: A Review of the Approaches in the U.S. and EEC (1985), CN and Public Policy: Review of Issues (1986), Competition Between Crown and Private Corporations Under Deregulation: British Examples (1986), Changes in Marketing Under Deregulation (1986) - Reports examining select foreign experiences associated with the regulation, and issues current to proposed regulatory changes in Canada Air Transport Monitor (Vol. 1, Number 2-4 and Vol. 2, Number 1) continued the analysis of pricing, ownership patterns and financial results in the Canadian air industry and The Development of a Railway Freight Monitor in Canada (1986) examined the framework for a rail monitor system Staff support to the Minister's Office in respect of proposed transport legislation
Capacity and Investment 4 p-y $250,000	Identify needs of industry in relation to expected demand	An Assessment of Rail Line Capacity Models Available to the CTC (1986), Level Crossing Hazards and Protection in Canada (1985), The Need for Rail Passenger Services and Opportunities for Modal Substitution (1986) - Studies examining the methodology and impediments to railway capacity and the role of rail passenger services Latin American Legislation on Water Transport (1986), The Coasting Trade of Eastern Canada: Summary Report (1986), The Theory of Contestible Markets and the Application to the Liner Shipping Industry (1986) Le transport tramp dans le commerce maritime canadien (1985), Un aperçu general du transport maritime international au Canada (1985), Transport maritime des marchandises en vrac (1985) - series of reports examining Canada's waterborne trade
Service Costing 4 p-y $290,000	Develop costing methodologies	Railway Costing: A Review (1986), Air Canada's Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic Systems Costs (1985), A Model for Estimating Truck Operating

Figure 30: Research Projects Completed 1985-86 (cont'd.)

Area	General Objectives	Specific Results 1985-86
		Costs (1985), Capital Adjustment Costs and Production Structure of the Canadian Airline Industry (1986) - a series of reports dealing with aspects of costing by various modes of transport
Level and Structure of Prices 10 p-y $400,000	Identify price impact on users and carriers	A Preliminary Analysis of the Labour Component within the Rail and Air Transport Industries (1985), Une analyse exploratoire de la concurrence dans l'offre des services aeriens au Canada: Le cas du marche Montreal-Toronto (1985), Can Boat Compete for Rail and Truck Traffic? A Brief Analysis of Ontario Traffic and the Seaway System (1986), An Empirical Investigation of Production Technology of Canadian Air Services (1986) - a series of reports dealing with the competitive aspects of transport
Western Grain Transportation 6 p-y $400,000	Assist in review of WGTA	An Assessment of Rapeseed Producer Car Movements to Vancouver for the Crop Year 1984-85 (1985), Potential Cost Savings From Grain Dependent Branch Line Rationalization (1986), Prairie Branch Line Rationalization Cause and Effect (1986) - reports dealing with select aspects of grain transportation
International Agreements 6 p-y $350,000	Support to Transport Canada, External Affairs and the Trade Negotiations Office re air bi-laterals and to US-Canada Trade negotiations	Air Bilaterals with: Chile, Bahamas, Pakistan, Dominican Republic, Portugal and Czechoslavakia Analyses and data relating to the transportation impact of freer trade in goods, and to free(r) trade in transportation services
Intermodal Transport 5 p-y $500,000	Inform relevant to infrastructure investment and international negotiations	Recent Trends in Canadian and American Overseas Trade Through Each Other's Ports (1986), Commercial Ratesetting Practices in Intermodal Transport of Canadian Overseas Trade (1985)
Transport of Handicapped 3 p-y $250,000	Develop programs to meet needs of handicapped	Further Development of Railway Accessibility Standards, finalization of Multimodal Transportation Card Program, Coordination of complaints with the Department in respect of the disabled (ADELIA Decision) and liaison with Transport Canada and career groups on programs for the disabled
Total: 68 p-y $3,972,000		

F. Management and Administration

Objective

To decide on regulatory matters required of the Commission; and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Commission's work.

Resource Summaries

Management and Administration accounts for 27.1% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 1.2% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 26.7% of the total person-years.

Figure 31: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Commissioners and Regulatory Support	5,446	77	5,263	83	5,608	90
Corporate Management	5,722	114	5,500	118	6,430	141
	11,168	191	10,763	201	12,038	231

Figure 32: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Commissioners and Regulatory Support	5,608	90	5,379	88	229	2
Corporate Management	6,430	141	6,541	145	(111)	(4)
	12,038	231	11,920	233	118	(2)

Explanation of Change: Figure 32 indicates that no significant variances occurred between 1985-86 planned and actual financial performance.

Description

The Management and Administration activity comprises the following components:

Commissioners and Regulatory Support: This component consists of the Executive Branch (President, Vice Presidents, Commissioners and their staffs), Legal Services, and Secretariat, both at Headquarters and in the Western Division. The activities undertaken by this component are those directly related to the regulatory process (i.e., regulatory decision making, legal advice, hearing arrangements, etc.).

Corporate Management: This component consists of the Comptroller's Branch and the Personnel Branch. The Comptroller's Branch has responsibilities in the areas of planning, evaluation, financial and material management, accommodation, telecommunications, records management, word processing and EDP systems. The Personnel Branch provides advice and assistance on all matters pertaining to human resources management, classification and staffing, training and development (including official languages and affirmative action programs) and staff relations.

Performance Information and Resource Justification

Hearings: A major focus of the Executive, Secretariat and Legal Services is the hearing process. Regulatory decisions are based on the outcomes of hearings. The appropriate modal committee determines whether or not a public hearing (as distinct from a file hearing) is necessary in light of the issue involved. Figure 33 illustrates the number of public hearings in recent years.

Figure 33: Public Hearings

	1986-87		1985-86		1984-85	
	Hearings (forecast)	Hearing Days	Hearings	Hearing Days	Hearings	Hearing Days
Air Transport	-	-	1	4	7	45
Railway Transport	10	82	23	85	22	174
Water Transport	2	57	2	58	2	3
Motor Vehicle Transport	-	-	2	6	2	4
Commodity Pipeline Transport	-	-	-	-	-	-
Review Committee	-	-	-	-	1	2
Sub total:						
Modal Committees	12	139	28	153	34	228
Western Division	12	103	7	7	11	18
Total Commission	24	242	35	160	45	246
Estimated Cost to the CTC of Public Hearings	$619,400		$712,300		$980,300	

Corporate Management: A number of new management systems were installed in the Commission, including a new Financial Management system.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 34 displays CTC requirements by type of expenditure. The major types of expenditures, salaries and transfer payments are further analysed in Figures 35 and 36.

Figure 34: Details of Financial Requirements by Object ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Personnel			
Salaries and wages	29,247	29,781	31,654
Contribution to employee benefit plans	4,387	4,169	4,890
Other personnel costs	34	32	20
	33,668	33,982	36,564
Goods and Services			
Transportation and communication	3,071	3,181	3,163
Information	807	863	857
Professional and special services	2,671	2,699	2,679
Rentals	312	296	291
Purchased repair and upkeep	168	132	131
Utilities, material and supplies	391	459	460
All other expenditures	43	148	147
	7,463	7,778	7,728
Total operating	41,131	41,760	44,292
Capital	84	219	452
Transfer payments	885,860	882,688	635,427
	927,075	924,667	680,171

2. Personnel Requirements

Salaries represent the largest component of CTC costs aside from contribution payments to transportation companies. Information on person-years is provided in Figures 35 and 36.

Figure 35: Person-year Requirements by Activity

	Estimates 1987-1988	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Air Transport	127	123	141
Railway Transport	301	304	313
Water Transport	24	30	32
Motor Vehicle Transport	41	39	44
Research	31	60	68
Management and Administration	191	201	231
	715	757	829

Figure 36: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range		1987-88 Average Salary Provision
	87-88	86-87	85-86			
Management						
Governor-in-Council Appointments	17	17	18			80,996
Management	38	41	42	51,400	100,700	66,206
Other	1	1	1			
Scientific and Professional						
Auditing	18	17	20	29,520	70,800	45,828
Economics, Sociology and Statistics	59	86	101	15,116	67,700	50,951
Engineering and Land Survey	35	32	32	24,845	79,200	55,331
Law	15	15	16	23,562	92,800	50,385
Scientific Regulation	3	5	5	15,877	70,800	55,776
Other	1	1	1			
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	52	56	63	16,955	58,562	37,268
Commerce	7	7	7	15,635	64,521	49,608
Computer Systems Administration	6	5	10	20,103	65,808	40,554
Financial Administration	21	18	21	16,161	57,980	44,095
Information Services	7	7	7	14,581	57,980	41,864
Personnel Administration	9	9	10	22,940	63,870	38,309
Program Administration	105	111	129	14,939	62,268	36,925
Other	-	-	-			
Technical						
Engineering and Scientific Support	17	17	17	15,078	54,620	46,347
Social Science Support	26	28	34	13,568	62,028	34,891
Technical Inspection	58	52	55	13,568	61,949	43,088
Other	1	2	2			
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	136	148	157	13,887	34,086	23,518
Secretarial, Stenographic, Typing	81	88	89	13,569	34,304	23,949
Other	2	2	2			

The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1986. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

The Commission has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 37.

Figure 37: Details of Transfer Payments ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Contributions			
Regional Air Carrier Subsidy - payments are made to two regional air carriers to subsidize their operations on specific routes in remote areas:			
Eastern Provincial Airlines	-	543	300
Quebecair	-	1,057	300
	-	1,600	600
Maritime Freight Rates Act - Payments are made to the Railway Companies operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Estimated payments to each company for traffic moved during the calendar year 1986 are:			
Canadian National Railway Company	11,087	10,661	12,098
Canada and Gulf Terminal Railway	216	208	149
Canadian Pacific Railway Company	755	726	789
Dominion Atlantic Railway	295	284	319
Quebec Central Railway	81	78	62

Figure 37: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Canadian Pacific Express Company Limited	609	586	416
Canadian National Railway Express	780	750	793
	13,823	13,293	14,626
Railway Relocation and Crossing Act - Contributions towards the cost of safety related work at public crossing of railway lines at grade	10,000	10,000	8,998
Contribution to "Operation Lifesaver" for the cost of a nation-wide highway/railway grade crossing advertising campaign	-	-	196
Contribution to the Lakehead Harbour Commission towards the operating costs of the Thunder Bay Rail Issues Task Force in which eight industry and goverment agencies are participants	-	-	2
Total Voted Contributions	23,823	24,893	24,422

Figure 37: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Statutory Payments			
Payments to Railway Companies of Amounts Determined Pursuant to the Provisions of the Western Grain Transportation Act (S.C. 1980-81-82-83 c.168)			
Canadian National Railway	382,600	372,200	229,244
Canadian Pacific Railway	339,200	329,900	266,212
Class II Railways	2,400	2,400	906
Total W.G.T.A. Payments	724,200	704,500	496,362
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 256, 258, 261 and 272 of the Railway Act (R.S. c.R-2)			
Unprotected Branch Lines (Section 256)			
Canadian National Railway	10,190	21,670	9,634
Canadian Pacific Railway	3,800	4,260	7,139
	13,990	25,930	16,773
Protected Branch Lines (Section 258)			
Canadian National Railway	1,270	5,030	(3,253)
Canadian Pacific Railway	80	150	1,292
	1,350	5,180	(1,961)

Figure 37: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Passenger Train Services (Section 261) (other than VIA Rail)			
Canadian National Railway	**2,400**	2,900	1,880
Class II Railways	**5,300**	7,100	5,270
	7,700	10,000	7,150
Eastern Grain/Flour Rates (Section 272):			
Canadian National Railway	**31,000**	31,000	17,291
Canadian Pacific Railway	**15,884**	15,884	7,935
	46,884	46,884	25,226
Total All Sections:			
Canadian National Railway	**44,860**	60,600	25,552
Canadian Pacific Railway	**19,764**	20,294	16,366
Class II Railways	**5,300**	7,100	5,270
Total Railway Act Payments	**69,924**	87,994	47,188

Figure 37: Details of Transfer Payments ($000) (cont'd)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act (R.S. c. A-18)			
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are:			
- Truck (all goods)	**18,606**	17,890	18,475
- Truck (designated commodities)	**6,165**	5,928	5,941
- Rail (designated commodities)	**4,930**	4,740	4,457
	29,701	28,558	28,873
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are:			
- Truck	**30,115**	28,957	31,429
- Rail	**7,618**	7,325	6,783
- Water	**479**	461	370
	38,212	36,743	38,582
Total ARFAA Payments	**67,913**	65,301	67,455
Total Statutory Subsidies	**862,037**	857,795	611,005
Total Transfer Payments	**885,860**	882,688	635,427

4. Net Cost of Program

Figure 38: Net Cost of Program for the Year 1987-88

	1987-88			1986-87
	Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost
Canadian Transport Commission Program	927,075,000	4,554,000	**931,629,000**	906,121,000

Net Program Cost: The CTC 1987-88 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($3,760,000) and services provided by Supply and Services ($119,000), Treasury Board ($669,000) and the Department of Labour ($6,000).

B. Other Information

1. Federal Statutes Either Administered by the CTC Or Which Confer a Duty Or a Function on the CTC

Aeronautics Act
Atlantic Region Freight Assistance Act
Canada Labour Code, Part IV
Canadian National Railways Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railways Act
Maritime Freight Rates Act
National Energy Board Act
National Transportation Act
Pilotage Act
Railway Act
Railway Relocation and Crossing Act
Shipping Conferences Exemption Act
St. Lawrence Seaway Authority Act
Teleferry Act
Transport Act
Transportation of Dangerous Goods Act
Western Grain Transportation Act

Commission canadienne des transports

Budget des dépenses 1987-1988

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

En vente au Canada par l'entremise de nos

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1988-III-69 au Canada: $7.00
ISBN 0-660-53391-X à l'étranger: $8.40

Prix sujet à changement sans préavis

Tous droits réservés. On ne peut reproduire aucune partie du présent ouvrage, sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit (électronique, mécanique, photographique) ni en faire un enregistrement sur support magnétique ou autre pour fins de dépistage ou après diffusion, sans autorisation écrite préalable des Services d'édition, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Budget des dépenses 1987-1988

Partie III

Commission canadienne des transports

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé des plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du programme au cours de la dernière année.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section; le sommaire des besoins financiers présenté à la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépense qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1987-1988 - Partie II du Budget des dépenses 4
B. Emploi des autorisations en 1985-1986 - Volume II des Comptes publics 6

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1987-1988
1. Points saillants 7
2. Sommaire des besoins financiers 8
B. Rendement récent
1. Points saillants 10
2. Examen des résultats financiers 11
C. Données de base
1. Introduction 13
2. Mandat 13
3. Objectif du Programme 14
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 14
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 18
E. Efficacité du Programme 18

Section II
Analyse par activité

A. Transport aérien 22
B. Transport par chemin de fer 31
C. Transport par eau 42
D. Transport par véhicule à moteur 48
E. Recherche 52
F. Gestion et administration 59

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 62
2. Besoins en personnel 63
3. Paiements de transfert 65
4. Coût net du Programme 71
B. Autres renseignements
1. Lois fédérales appliquées par la CCT ou lui conférant des fonctions 72

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1987-1988 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1987-1988	Budget principal 1986-1987
	Commission canadienne des transports		
65	Dépenses de fonctionnement	36 828	37 611
70	Contributions	23 823	25 704
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	724 200	706 100
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	69 924	69 660
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	67 913	58 361
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 387	4 146
Total de l'organisme		927 075	901 582

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits(dollars)		Budget principal 1987-1988
	Commission canadienne des transports	
65	Commission canadienne des transports - Dépenses de fonctionnement	**36 828 000**
70	Commission canadienne des transports - Contributions	**23 823 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1987-1988					
		Budgétaire				
	Années personnes autorisées	Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	**Total**	Budget principal 1986-87
Transport aérien	127	6 532	10	-	**6 542**	6 243
Transport par chemin de fer	301	18 392	24	830 495	**848 911**	831 811
Transport par eau	24	1 238	4	479	**1 721**	1 817
Transport par véhicule à moteur	41	1 706	2	54 886	**56 594**	46 889
Recherche	31	2 136	3	-	**2 139**	3 897
Gestion et administration	191	11 127	41	-	**11 168**	10 925
	715	41 131	84	885 860	**927 075**	901 582
Années-personnes autorisées en (1986-1987)	**764**					

B. Emploi des autorisations en 1985-1986 - Volume II des Comptes publics

Crédit (dollars)		Budget principal	Total disponible	Utilisation réelle
	Commission canadienne des transports			
55	Dépenses de fonctionnement	40 288 000	40 876 660	**39 854 384**
60	Subventions et contributions	24 431 000	24 431 000	**24 422 250**
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	654 400 000	496 362 053	**496 362 053**
(S)	Paiments à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	59 540 000	47 187 946	**47 187 946**
(S)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique	56 444 000	67 454 564	**67 454 564**
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 435 000	4 890 000	**4 890 000**
	Total du Programme -Budgétaire	839 538 000	681 202 223	**680 171 197**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1987-1988

1. Points saillants

Le parlement étudie actuellement le projet d'une nouvelle Loi nationale sur les transports destinée à favoriser une concurrence accrue, à alléger la réglementation économique et à s'en remettre davantage aux forces du marché dans le secteur du transport. Parmi les changements proposés dans le projet de loi figure la création d'un Office national des transports en remplacement de la Commission canadienne des transports.

Le Ministre des Transports travaille à la formulation de propositions visant la rationalisation des responsabilités actuelles en matière de réglementation de la sécurité des transports. Selon ces propositions, les responsabilités de la Commission touchant la réglementation de la sécurité des chemins de fer et les enquêtes sur les accidents ferroviaires seraient transférées à Transports Canada et à un nouvel organisme d'enquête sur les accidents dans tous les modes de transport. Selon toute prévision, la loi de mise en oeuvre de ces propositions sera déposée devant le Parlement en 1987.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-87	Différence	Détails à la page
Transport aérien	**6 542**	7 609	(1 067)	22
Transport par chemin de fer	**848 911**	846 163	2 748	31
Transport par eau	**1 721**	1 945	(224)	42
Transport par véhicule à moteur	**56 594**	54 290	2 304	48
Recherche	**2 139**	3 897	(1 758)	52
Gestion et administration	**11 168**	10 763	405	58
Totaux	**927 075**	924 667	2 408	
Années-personnes autorisées	715	757	(42)	

Explication des prévisions pour 1986-1987 : Les prévisions pour l'exercice 1986-87 sont de 23,1 millions de dollars, soit de 2,6 % inférieures aux montants prévus dans le budget principal de 1986-87 qui sont de 901,6 millions de dollars (Extraits de la Partie II du Budget des dépenses, page 4). Cette différence est attribuable principalement aux facteurs suivants:

- paiements accrus versés aux termes de la Loi sur les chemins de fer — 18,3 millions
- paiements accrus versés aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique — 7,0 millions
- subventions d'exploitation versées aux transporteurs aériens régionaux non prévues dans le Budget des dépenses principal — 1,6 million
- dépenses de fonctionnement accrues — 0,2 million

- Paiements inférieurs au montant prévu versés aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (2,4 millions)

- paiements inférieurs au montant prévu versés aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. 1,6 millions

Explication de la différence : Les besoins financiers pour l'exercice 1987-88 sont de 0,3 % ou 2,4 millions de dollars supérieurs aux prévisions de dépenses de 1986-87. Cette augmentation est attribuable principalement aux facteurs suivants:

- paiements inférieurs au montant habituel versés en 1986-1987 aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest 19,7 millions

- paiements inférieurs au montant habituel versés aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 26,0 millions

- paiements additionnels versés aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 0,5 million

- réductions des paiements versés aux termes de la Loi sur les chemins de fer 18,1 millions

- suspension des subventions d'exploitation versées aux transporteurs aériens régionaux (1,6 million)

- baisse nette des dépenses de fonctionnement (0,7 million)

De plus, une réduction de 35 années-personnes aura lieu, résultant du transfert de fonctions à Transports Canada.

B. Rendement récent

1. Points saillants

- À la suite de la publication du Rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires au Canada, dans lequel sont proposées diverses solutions innovatrices, deux projets pilotes ont été lancés.

- La campagne Gareautrain a été mise sur pied pour améliorer la sécurité aux passages à niveau. Elle comprend l'installation de nouvelles croix d'avertissement aux passages à niveau et une campagne nationale de sensibilisation au moyen d'affiches publicitaires. Le programme est coparrainé par Transports Canada, le Conseil canadien de la sécurité et la Commission canadienne des transports.

- Les requêtes relatives à de nouveaux services d'affrètement intérieurs par aéronef à voilure fixe exploités exclusivement dans le Sud du Canada et les requêtes relatives à des modifications des services susmentionnées ont été exemptées du critère de la commodité et des besoins du public. De ce fait, l'entrée et l'essor, sur le marché du Sud du Canada, des transporteurs, nouveaux et anciens, qui offrent des services d'affrètement se sont trouvées grandement facilitées, et le processus de délivrance des permis à gagné en rapidité.

- Le rapport final sur les conditions du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud a été achevé et transmis au Ministre.

- Trois enquêtes sur les augmentations proposées des tarifs de pilotage dans l'Est du Canada on été terminées et une synthèse des questions de pilotage a été transmise au Ministre.

2. Examen des résultats financiers

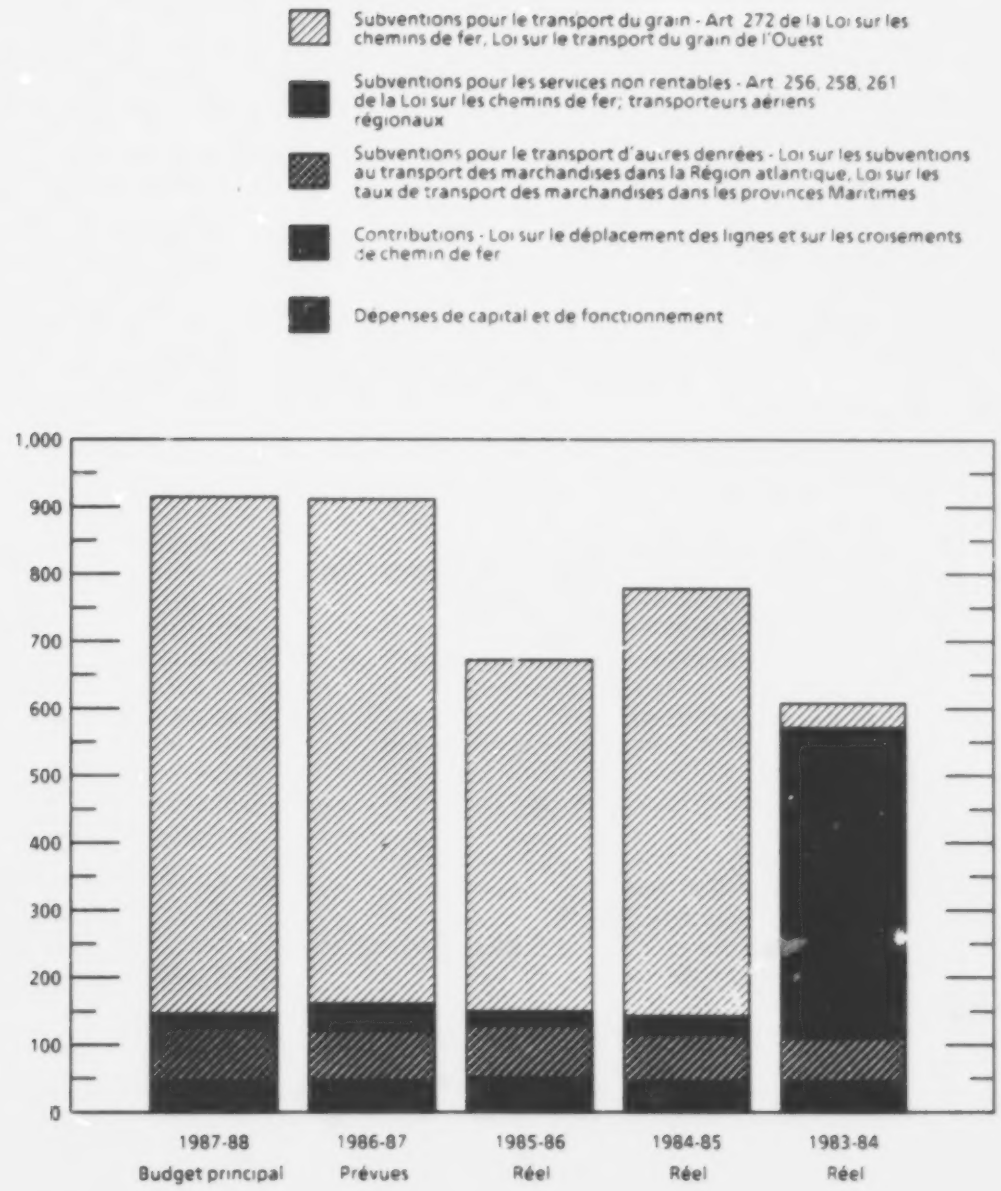
Tableau 2 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget principal 1985-86	Différence
Transport aérien	7 698	7 606	92
Transport par chemin de fer	596 644	768 722	(172 078)
Transport maritime	2 246	2 185	61
Transport par véhicule à moteur	57 573	44 922	12 651
Recherche	3 972	4 183	(211)
Gestion et administration	12 038	11 920	118
	680 171	839 538	(159 367)

Explication de la différence : Les écarts entre les résultats financiers prévu et réel étaient principalement attribuables aux faits suivants:

- paiements inférieurs au montant prévu versés aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, en raison d'une baisse des volumes de production au cours de la campagne agricole 1985-1986 — 158,0 millions
- maintien des subventions versées aux transporteurs aériens régionaux — (0,6 million)
- contributions inférieures au montant prévu versées à l'égard de travaux exécutés en conformité avec la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer — (1,0 million)

Tableau 3 : Dépenses brutes par catégorie de dépenses (en millions de dollars)



C. Données de base

1. Introduction

Créée par le Parlement en 1967, la Commission canadienne des transports est un organisme de réglementation dont les activités peuvent être classées en quatre grandes catégories:

Réglementation économique : La Commission élabore et fait observer un plan d'ensemble de règlements économiques sur le transport au Canada. En ce qui concerne le transport aérien, la CCT réglemente les tarifs et délivre des permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. La réglementation du transport ferroviaire a trait au dépôt des tarifs, à la classification des comptes aux fins d'établissement de données financières et de fonctionnement, et aux méthodes de calcul de certains taux ferroviaires. Le champ d'activité de la CCT englobe également la délivrance de permis de transport maritime dans des régions désignées et de permis de construction et d'exploitation des pipelines de denrées interprovinciaux ainsi que la réglementation du dépôt des tarifs concernant le transport maritime et l'exploitation des pipelines de denrées.

Réglementation de la sécurité ferroviaire : La CCT est responsable de l'établissement et de la révision des normes et des procédures de sécurité ferroviaire. Elle s'occupe également de l'inspection du matériel ferroviaire et des installations et mène des enquêtes sur les accidents. De plus, la Commission est chargée d'approuver tous les projets de construction de croisements de chemin de fer et, dans certains cas, elle contribue à leur financement.

Analyse et conseils : Les responsabilités de la Commission consistent en outre à effectuer des travaux de recherche sur tous les aspects économiques et sociaux du transport et à conseiller le Ministre dans ces domaines.

Administration des subventions : La CCT administre un grand nombre de programmes de subventions. Certains de ces programmes financent l'exploitation des embranchements non rentables et des services voyageurs déficitaires. D'autres programmes subventionnent le transport du grain dans l'Ouest du Canada et celui d'autres marchandises dans l'Est du Canada.

2. Mandat

La Commission a été créée en vertu de la Loi nationale sur les transports, mais ses activités se fondent sur diverses lois dont la liste exhaustive figure à la section III (voir page 72).

3. Objectif du Programme

La Commission a les objectifs suivants :

- Compte tenu de la politique nationale visant à établir un réseau de transport économique, efficient et adéquat, réglementer l'évolution et le fonctionnement des aspects du secteur du transport qui relèvent du gouvernement fédéral en vue de protéger les intérêts des usagers des moyens de transport, maintenir la prospérité et la croissance économique au Canada ainsi que coordonner et harmoniser les activités des transporteurs.

- Réglementer la sécurité des services de transport ferroviaire au Canada, afin que ceux-ci soient exploités de manière à minimiser les risques de blessures aux employés et au public, ainsi que les dommages à la propriété.

- Donner des renseignements et des conseils sur les aspects économiques et sociaux de tous les modes de transport intérieur, à destination ou en provenance du Canada, et les communiquer au gouvernement fédéral.

- Administrer, économiquement et efficacement, certains programmes fédéraux de subventions pour les services de transport.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités et organisation : Le Programme de la CCT est divisé en six activités; quatre d'entre elles ont trait aux principaux modes de transport (soit par chemin de fer, par air, par eau ou par véhicule à moteur) et les deux autres, la recherche et la gestion et l'administration, appuient le Programme.

L'organisation de la Commission, par ailleurs, est structurée selon les grands modes de transport et comprend des comités distincts pour la réglementation du transport aérien, ferroviaire, maritime et routier. Bien qu'il existe d'autres comités à la CCT, ces derniers ne possèdent pas de ressources particulières. S'il le faut, ils tirent plutôt certaines de leurs ressources des autres grands comités modaux. Le Comité des transports par pipeline de denrées étudie les requêtes visant la construction et l'exploitation de pipelines de denrées. Le Comité de la politique en matière de transport international collabore avec les comités modaux dans l'étude des aspects économiques et juridiques du transport international. Le Comité de révision est chargé des requêtes en révision de décisions ou d'ordonnances de l'un ou l'autre des comités modaux.

L'organisation de la Commission comprend également des directions qui fournissent des services à tous les comités. La Direction de l'exploitation et des tarifs est responsable de tout ce qui se rattache à la réglementation des tarifs (à l'exception des questions de transport aérien) et administre plusieurs programmes de subventions. La Direction de la recherche est chargée d'étudier des questions économiques et sociales relatives au transport au Canada. Ces deux directions relèvent du Vice-président (Recherche). Les autres directions assurent à la Commission des services juridiques, de gestion et d'administration.

Les tableaux 4 et 5 illustrent la relation qui existe entre les activités de la Commission et son organigramme.

La plupart des 715 employés de la CCT travaillent dans la région de la Capitale nationale. Cependant, le Comité des transports par chemin de fer compte plus de 100 employés dans ses bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver, et le Comité des transports aériens a des employés à Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. De plus, la Division de l'Ouest de la Commission, à Saskatoon, compte 18 employés. Cette Division s'occupe de diverses fonctions de réglementation de questions d'intérêt pour l'Ouest du Canada.

Tableau 4 : Organigramme de la Commission canadienne des transports

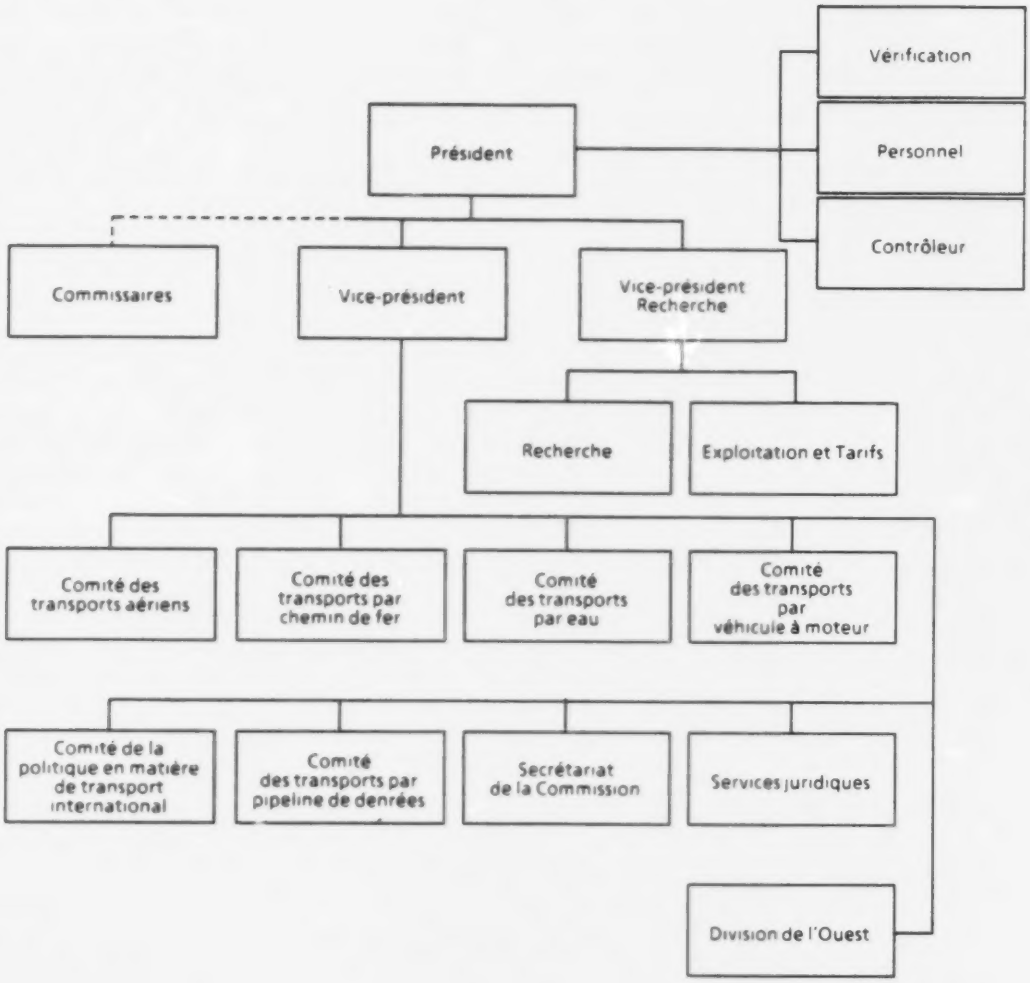


Tableau 5 : Ressources pour 1987-1988 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Organisation \ Activités	Transport aérien	Transport par chemin de fer	Transport par eau	Transport par véhicule à moteur	Recherche	Gestion et administration	Total Organisation
Comité des transports aériens 126 A-P	6,474 126 A-P						6,474
Comité des transports par chemin de fer 244 A-P		819,254 244 A-P					819,254
Comité des transports par eau 21 A-P			1,079 21 A-P				1,079
Comité de la politique en matière de transport international 2 A-P			119 2 A-P				119
Comité des transports par véhicule à moteur 2 P-Y				182 2 A-P			182
Recherche 31 P-Y					2,139 31 A-P		2,139
Exploitation et tarifs 87 P-Y		28,913 47 A-P	523 1 A-P	56,412 39 A-P			85,848
Division de l'Ouest 18 P-Y	68 1 A-P	744 10 A-P				595 7 A-P	1,407
Gestion et administration 184 P-Y						10,573 184 A-P	10,573
Total-activités ($000)	6,542	848,911	1,721	56,594	2,139	11,168	927,075
Total-activités (P-Y)	127	301	24	41	31	191	715

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

En juillet 1985, le gouvernement a proposé une réforme de la réglementation économique du secteur des transports basée sur un exercise plus libre des forces du marché et de la concurrence plutôt que sur l'intervention de l'État pour contrôler la croissance et l'exploitation des services de transport. Le projet de la loi qui rendra exécutoire le nouveau régime de réglementation a été déposé devant le Parlement en novembre 1986. Au nombre des propositions qu'il contient figure la création d'un nouvel Office national des transports en remplacement de la Commission canadienne des transports. Jusqu'à ce que la nouvelle loi soit promulguée, la Commission doit continuer d'exercer ses responsabilités aux termes de la réglementation en vigueur, mais elle doit le faire dans l'optique des changements prochains.

La Commission doit aussi continuer de s'acquitter de son mandat en matière de réglementation de la sécurité des chemins de fer, en attendant les changements législatifs prévus qui visent à rationaliser ces responsabilités et celles liées à la réglementation de la sécurité des autres modes transport.

E. Efficacité du Programme

Réglementation économique : La réglementation économique se fait en fonction de critères qui visent à ce que les activités des transporteurs soient viables, concurrentielles et stables, pour que le public soit servi adéquatement et que le bien-être et la croissance économique du Canada soient favorisés. La CCT applique ces critères aux circonstances particulières de chaque cas qui se présente. En conséquence, il n'est pas aisé de mesurer l'efficacité de la réglementation.

Réglementation sur la sécurité ferroviaire : Plusieurs facteurs (en plus des activités de réglementation et d'inspection de la Commission) influent sur la sécurité ferroviaire, par exemple le volume du trafic, les changements techniques et le type de marchandises transportées. C'est donc dire que l'amélioration de la sécurité ferroviaire ne peut être attribuée uniquement aux mesures prises par la CCT. Les tableaux 6 et 7 indiquent les tendances récentes des déraillements et des accidents ferroviaires survenus aux passages à niveau.

Tableau 6 : Déraillements sur les lignes principales

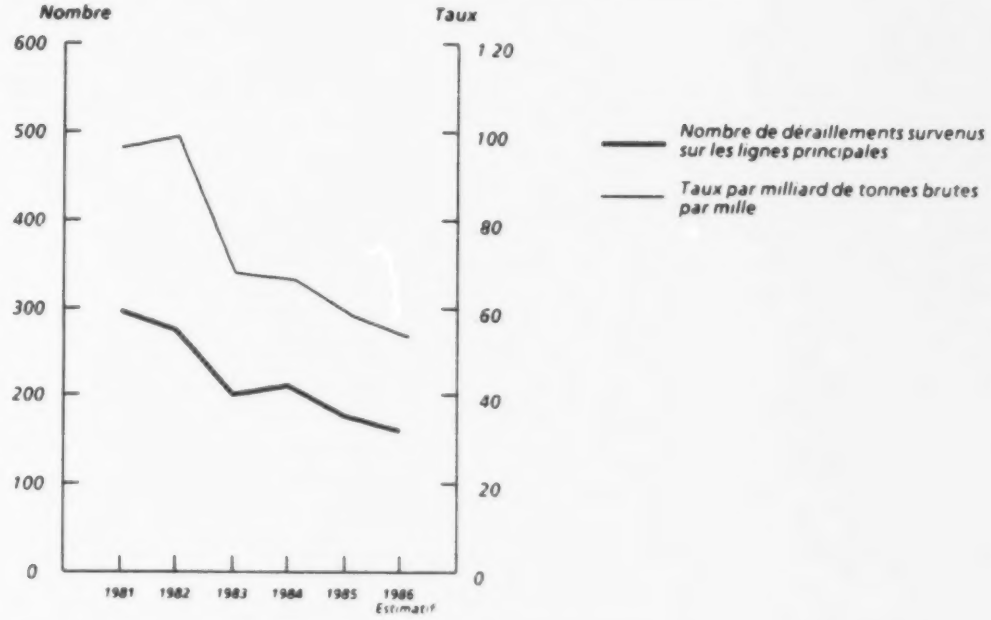
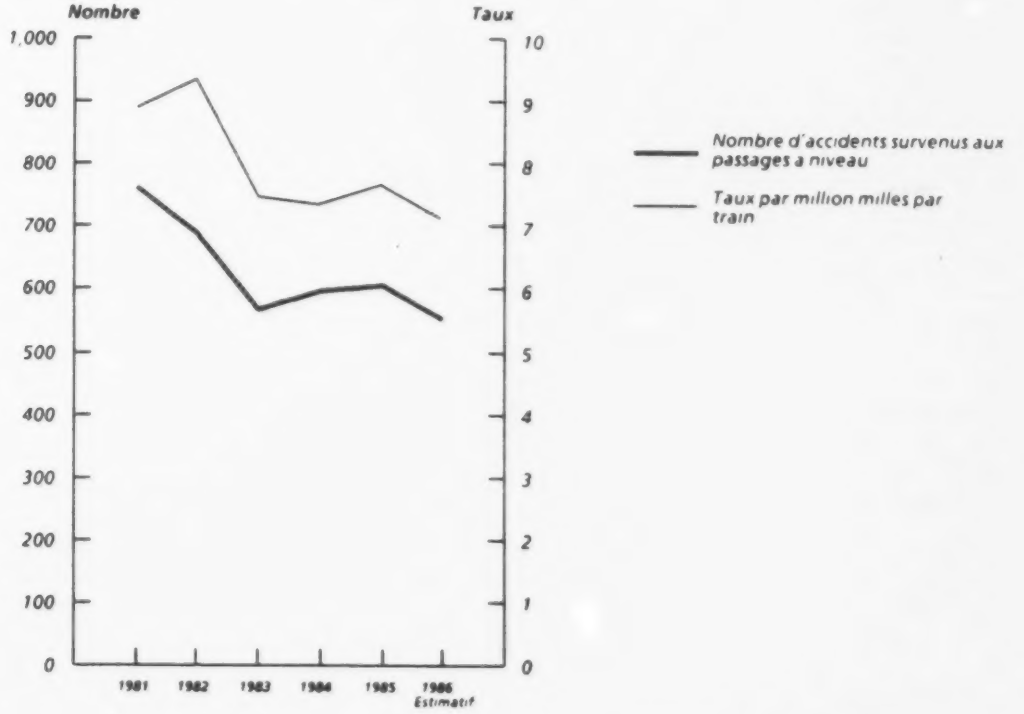


Tableau 7 : Accidents survenus aux passages à niveau



Analyse et conseils : La politique de transport du gouvernement fédéral et les décisions qu'il prend face aux programmes tiennent compte des répercussions sur l'économie et la réglementation. L'information et les conseils donnés par la CCT servent de fondement à ces politiques et à ces décisions. On peut juger de l'efficacité des conseils et de l'information fournis par la Commission en se fiant à l'évaluation des résultats de la politique et des décisions du gouvernement face aux programmes.

Administration des subventions : Le tableau 8 donne des renseignements généraux sur les bénéficiaires des programmes de subventions administrés par la Commission.

Tableau 8 : Programmes de subventions administrés par la Commission canadienne des transports

Programme	Budget des dépenses 1987-1988 (en milliers de dollars)	Destinataires	Bénéficiaires
Subventions aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.	13 823	Compagnies ferroviaires	Les producteurs, les expéditeurs, les compagnies ferroviaires à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de la Gaspésie).
Subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.	54 886 12 548 479 67 913	Transporteurs routiers, ferroviaires et maritimes	Les expéditeurs et l'industrie du transport à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de la Gaspésie), les consommateurs et les producteurs de l'Est du Canada.

Subventions aux termes de Loi sur les chemins de fer visant:			
• l'exploitation d'embranchements non rentables	15 340	Compagnies ferroviaires	Les collectivités Canada situées le long d'embranchements particuliers désignés comme non rentables mais qui continuent d'être exploités.
• l'exploitation de services voyageurs déficitaires	7 700	Compagnies ferroviaires	Les usagers du train habitant des collectivités du Canada, qui utilisent les services voyageurs (autres que VIA).
• le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation via les ports de l'Est	46 884	Compagnies ferroviaires	Les minoteries, les producteurs du grain, les compagnies ferroviaires, les petits transporteurs par eau des ports des Grands Lacs, de l'Atlantique et de la baie Georgienne, et les silos.
Subventions aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	724 200	Compagnies ferroviaires	Les producteurs du grain de l'Ouest, les collectivités et les installations céréalières situés le long des lignes "tributaires" du transport du grain.
Total des subventions	875 860		

Section II
Analyse par activité

A. Transport aérien

Objectif

Promouvoir, au moyen de la réglementation économique, un réseau national de transport aérien sûr et efficace qui peut satisfaire les besoins des Canadiens et des visiteurs au Canada et qui n'exige qu'un minimum de subventions directes à l'exploitation.

L'activité Transport aérien comprend les sous-objectifs suivants :

- réglementer l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie afin d'assurer des services aériens commerciaux adaptés aux besoins en voyage aérien des Canadiens et des visiteurs au Canada au moyen d'une industrie du transport aérien efficace et financièrement viable;

- réglementer les tarifs des services aériens commerciaux afin de s'assurer qu'ils sont équitables, raisonnables et non discriminatoires et, le cas échéant, conformes aux ententes internationales et bilatérales signées par le Canada;

- faire respecter la réglementation économique en vigueur touchant la mise sur pied et l'exploitation de services aériens commerciaux afin de protéger le public voyageur et les intérêts des transporteurs autorisés;

- élaborer, traiter et promulguer des additions et des modifications à la réglementation en vue de maintenir un climat pertinent et efficace pour la réglementation des aspects économiques de l'industrie du transport aérien;

- fournir et traiter des données à l'intention du ministre des Transports et lui donner des conseils à propos du développement et de l'exploitation de services aériens commerciaux, de toute question touchant l'aviation civile et des aspects du transport aérien relatifs à la réglementation;

- administrer les subventions du gouvernement fédéral pour que l'exploitation de services aériens commerciaux se fasse dans l'intérêt du public.

Sommaire des ressources

L'activité Transport aérien représente 15,9 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,7 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité mobilise 17,8 % des années-personnes totales.

Tableau 9 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1987-88		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Permis	3 155	61	2 921	61	3 282	67
Tarifs	1 086	25	989	24	1 254	30
Surveillance	819	17	736	16	919	19
Analyse de la réglementation et conseils d'orientation	877	12	850	12	1 086	14
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux	-	-	1 600	-	600	-
Gestion, administration et secrétariat	605	12	513	10	557	11
	6 542	127	7 609	123	7 698	141

Tableau 10 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Permis	3 282	67	3 587	68	(305)	(1)
Tarifs	1 254	30	1 567	34	(313)	(4)
Surveillance	919	19	1 126	23	(207)	(4)
Analyse de la réglementation et conseils d'orientation	1 086	14	756	14	330	-
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux	600	-	-	-	600	-
Gestion, administration et secrétariat	557	11	570	11	(13)	-
	7 698	141	7 606	150	92	(9)

Explication de la différence : La différence entre les résultats financiers prévus et réels en 1985-1986 n'était pas considérable. Les écarts étaient attribuables aux changements apportés à la charge de travail dans l'élément de planification.

Description

En vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports est chargée d'élaborer et de faire appliquer la réglementation économique touchant l'industrie de l'aviation civile, comme il est prévu dans la Loi sur l'aéronautique et énoncé dans le Règlement sur les transporteurs aériens.

Le Comité des transports aériens s'acquitte principalement de ce mandat de réglementation à partir de l'administration centrale de la Commission, à Ottawa. Cependant, six bureaux régionaux aident à faire observer le Règlement sur les transporteurs aériens, et la Division de l'Ouest, située à Saskatoon, s'occupe de délivrer certains permis aux transporteurs aériens locaux des provinces de l'Ouest.

L'activité Transport aérien comprend les sous-activités suivantes :

Permis : La délivrance de permis à des transporteurs aériens commerciaux pour les autoriser à assurer certains services aériens constitue un des éléments essentiels de la réglementation économique de l'industrie. Le régime des permis protège aussi bien les intérêts des consommateurs, en assurant que les transporteurs respectent certaines normes, que ceux des transporteurs autorisés, en maintenant une concurrence équitable. Les transporteurs intérieurs et internationaux qui offrent des services à horaire fixe et des services d'affrètement pour le transport de passagers et de marchandises doivent aussi posséder les permis appropriés. Lorsqu'un transporteur dépose une requête auprès de la Commission en vue d'obtenir ou de faire modifier un permis, ou d'obtenir une autorisation, le Comité prend une décision ou une ordonnance après mûre réflexion. Lorsque la décision ou l'ordonnance est favorable et que le transporteur remplit les conditions énoncées, s'il en est, la Commission délivre un permis, une modification à un permis ou une autorisation. Le permis précise les points que le transporteur aérien peut desservir, la taille des aéronefs qu'il peut utiliser et les restrictions que le Comité des transports aériens peut lui imposer.

Tarifs : Tout transporteur aérien commercial doit déposer un tarif auprès de la Commission dans lequel il précise les prix et les conditions de transport. La Commission examine ces tarifs afin de protéger le consommateur et les autres transporteurs et d'en vérifier la conformité avec les accords aériens internationaux, en s'assurant que les conditions et les taux de transport sont justes et raisonnables et que les exigences réglementaires sont respectées. Concurremment, la Commission s'efforce de donner aux transporteurs la plus grande latitude possible pour ce qui est de déposer et de modifier leurs tarifs, en simplifiant les formalités réglementaires en conséquence, par exemple. En outre, la CCT fait enquête sur toute plainte concernant la violation d'un tarif.

Surveillance : Les services exploités illégalement ou sans autorisation par les transporteurs aériens commerciaux font l'objet d'enquêtes. Ces enquêtes visent à empêcher toute personne ou compagnie non autorisée d'exploiter des services aériens commerciaux et à s'assurer que les transporteurs autorisés respectent les règlements. Lorsque les transporteurs sont en faute, la Commission peut imposer des sanctions ou la Couronne peut engager des poursuites.

Analyse de la réglementation et conseils d'orientation : La CCT donne des conseils sur les problèmes actuels de l'industrie du transport aérien et de l'aviation civile au Canada et élabore une réglementation économique pertinente. Le Comité sonde l'industrie et le contexte politique en vue de déterminer les ajouts, les suppressions ou les modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens ou à la politique et aux pratiques du Comité des transports aériens. Le Comité effectue des enquêtes et des

études puis fait des recommandations au ministre des Transports sur toutes les questions relatives aux services aériens commerciaux. Ces conseils peuvent être donnés à la requête du Ministre ou suivant la propre initiative du Comité, et peuvent toucher des projets de politique, des négociations internationales, des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique ou d'autres questions.

Administration des subventions : Conformément à la politique du gouvernement, peu de subventions directes à l'exploitation de services aériens commerciaux sont envisagées. Cette sous-activité comprend l'administration et le paiement de subventions conformément au programme provisé de subventions.

Données sur le rendement et justification des ressources

Permis : Le budget de cette sous-activité prévoit 61 années-personnes. La charge de travail de la Commission dépend principalement du nombre et de la complexité des requêtes de permis présentées par des particuliers et des sociétés. La procédure comprend la publication d'un avis public, les débats, les audiences publiques (dans certains cas), la publication d'ordonnances et de décisions, la délivrance des permis et les différentes voies d'appel offertes aux requérants. L'objectif, pour l'exercice 1987-1988, est de traiter 98 % de toutes les requêtes dans les cinq mois qui suivent la date de réception d'une requête dûment remplie. Les 2 % restant représentent les requêtes les plus complexes qui nécessiteront la tenue d'une audience publique ou le recours aux voies juridiques, ce qui aura pour effet de prolonger le temps de traitement. Le tableau 11 illustre la charge de travail de la section des permis.

Tableau 11 : Décisions, ordonnances, permis (intérieurs)

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986	Réel 1984-1985
Décisions				
Commodité et besoins du public	400	525	448	464
Sans référence à la commodité et aux besoins du public	280	430	313	90
Transferts	110	125	114	134
Ordonnances	600	625	1 414	1 763
Permis	870	790	968	782
Autorisations provisoires et dispenses	280	260	318	290
Requêtes - liste d'admissibilité	15	12	15	15

Pour pouvoir exploiter des services d'affrètement, les transporteurs aériens doivent obtenir un permis. Les requêtes déposées par la suite en vue d'effectuer des vols d'affrètement particuliers font également l'objet d'un examen. Le tableau 12 montre la charge de travail dans ce secteur.

Tableau 12 : Requêtes visant des services et des vols d'affrètement

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986	Réel 1984-1985
Requêtes	4 160	3 780	3 487	2 340
Vols	29 480	26 800	24 368	20 077

Tarifs : Le budget de l'examen et du dépôt des tarifs prévoit 25 années-personnes. Les principales fonctions comprennent l'examen des pages de tarif déposées par les titulaires de permis à l'égard de services intérieurs, transfrontaliers et internationaux, l'archivage et la mise à jour de ces tarifs qui sont des documents publics officiels, ainsi que la préparation de mesures à prendre ou de conseils à l'intention du Comité sur les questions découlant des taux ou des conditions des tarifs déposés. En ce qui concerne les tarifs des services intérieurs, un avis publié par le Comité en septembre 1986 a donné aux transporteurs à horaire fixe une plus

grande latitude que jamais dans l'établissement de leurs prix en les autorisant à déposer la plupart des modifications tarifaires moyennant un préavis d'un jour seulement (les principales exceptions étant les majorations des tarifs économiques et les changements des conditions de transport, cas dans lesquels le préavis est d'au moins quatorze jours). Pour ce qui est des affrètements, le Comité a accru la marge de manoeuvre existante dans l'établissement des prix, en dégageant les exploitants d'hélicoptères de la nécessité de respecter leurs tarifs d'affrètement lorsqu'ils répondent à un appel d'offres général, et en proposant en outre que les exploitants de services d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure fixe aient une marge de manoeuvre semblable. Dans le cas des affrètements intérieurs revendables (VARA), le Comité a allégé les règlements sur le remplissage afin de permettre aux petits transporteurs comme aux grands de vendre jusqu'au tiers des places sans réservation anticipée. Dans le cas des services transfrontaliers et internationaux, les régimes tarifaires bilatéraux relativement rigides demeurent la règle, bien que le Comité s'efforce de les administrer de la façon la moins restrictive possible mais en conformité avec les exigences de la réglementation et de la politique. En 1986-1987, le Comité a aussi donné plus de liberté aux transporteurs sur le plan du transport gratuit ou à prix réduit — entre autres en ce qui concerne le transport pour raison de comparaison et il a rejeté une disposition tarifaire qui autorisait le transporteur à passer outre le jugement qu'un voyageur handicapé porte sur sa propre autonomie. Le Comité a aussi adopté une orientation qui sera favorable à tous les secteurs : il a fait un pas important vers le dépôt automatisé des tarifs en lançant le premier système électronique de traitement des requêtes de permissions tarifaires spéciales, lequel épargnera temps et argent à tous les intéressés.

Tableau 13 : Tarifs

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986	Réel 1984-1985
Dépôts de tarifs	220 600	200 530	165 447	147 415
Dérogation au RTA	2 400	2 375	2 544	2 607
Contrats d'affrètement	210	210	89	289
Ordonnances/Décisions	1 200	1 005	813	469

Surveillance : Le budget de cette sous-activité prévoit 17 années-personnes. Le tableau 14 fait état des réponses données aux plaintes reçues et des cas d'exploitation illégale observés au cours des dernières années.

Tableau 14 : Surveillance

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986	Réel 1984-1985
Cas renvoyés à la GRC	140	130	200	157
Sanctions administratives de la CCT	125	110	139	129
Avertissements	35	30	85	40
Plaintes non fondées	60	60	60	32
Total	360	330	484	358

Analyse de la réglementation et conseils d'orientation : Dans l'ensemble, 11 années-personnes sont consacrées à cette sous-activité. En 1987-1988, diverses questions liées à la nouvelle politique sur le transport aérien intérieur seront examinées. Le Règlement sur les transporteurs aériens sera revu intégralement et il sera modifié de manière à soutenir judicieusement la nouvelle Loi nationale sur les transports. En 1985-1986, la Commission a approuvé neuf séries de modifications du Règlement sur les transporteurs aériens et elle prévoit d'en approuver à peu près le même nombre en 1986-1987. À l'heure actuelle, on prévoit d'en terminer environ huit en 1987-1988. Au nombre des questions qui seront étudiées en 1987-1988 figurera la politique du Comité des transports aériens sur la situation financière des transporteurs aériens du point de vue de son application aux transporteurs aériens canadiens, les limites de responsabilité des compagnies aériennes, les indemnités de surréservation et de refus d'embarquement et la convenance des services aériens fournis dans le Nord et dans les régions éloignées.

Gestion, administration et secrétariat : Cette sous-activité mobilise 12 années-personnes.

Le Secrétariat est responsable des travaux se rapportant aux réunions du Comité ainsi que des aspects administratifs des audiences publiques. De plus, il prépare les ordonnances et les décisions du Comité, traite les plaintes des consommateurs et la correspondance officielle que le Secrétaire signera au nom du Comité. Le tableau 15 montre le nombre de plaintes traitées en 1985-1986. La tendance à la hausse du nombre de plaintes montre que le public est plus sensible à l'industrie du transport aérien et que, face à la déréglementation prochaine, il s'attend à une baisse des tarifs aériens.

Le groupe de gestion et d'administration comprend le bureau du directeur exécutif et une petite unité de personnel qui s'occupe des besoins du Comité en matière de personnel, de finances et d'administration.

Tableau 15 : Plaintes

	Prévu 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Ministères	190	180	187
Consommateurs	150	130	128
Direction de la CCT	50	25	33
Total	390	335	348

B. Transport par chemin de fer

Objectifs

Réglementer l'exploitation des services de transport ferroviaire au Canada afin de protéger les intérêts des usagers de ce mode de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada, ainsi que de coordonner et d'harmoniser les activités des transporteurs.

Réglementer les services de transport ferroviaire afin de s'assurer qu'ils sont exploités de façon à diminuer le plus possible les accidents qui produisent des pertes de vie, des blessures et des dommages à la propriété.

Élaborer des méthodes pour calculer le prix de revient et pour traiter le paiement de subventions aux services non rentables et aux services requis dans l'intérêt du public ainsi que le paiement de subventions pour le transport de certaines marchandises.

Sommaire des ressources

L'activité Transport par chemin de fer représente 44,7 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 91,6 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité mobilise 42,1 % des années-personnes totales.

Tableau 16 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-87		Réel 1985-86	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation de la sécurité	20 665	176	20 829	176	19 670	179
Qualité du service	789	13	808	14	684	13
Analyse de l'exploitation et des tarifs	28 913	47	27 669	47	27 995	49
Analyse économique et administration des subventions	797 845	60	796 110	62	547 462	67
Gestion et secrétariat	699	5	747	5	833	5
	848 911	301	846 163	304	596 644	313

Tableau 17 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation de la sécurité	19 670	179	18 929	154	741	25
Qualité du service	684	13	1 236	22	(552)	(9)
Analyse de l'exploitation et des tarifs	27 995	49	29 668	51	(1 673)	(2)
Analyse économique et administration des subventions	547 462	67	717 703	64	(170 241)	3
Gestion et secrétariat	833	5	1 186	16	(353)	(11)
	596 644	313	768 722	307	(172 078)	6

Explication de la différence : La différence entre les résultats financiers prévus et réels pour 1985-86 est principalement attribuable à un écart enregistré au chapitre des paiements versés conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, à cause d'une baisse appréciable du volume de grain transporté, lequel est passé des 31,8 millions de tonnes prévues à 24,7 millions de tonnes en réalité, soit une baisse de 22,4 %.

Description

Le personnel du Comité des transports par chemin de fer en poste à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux, ainsi que les éléments du transport par chemin de fer de la Direction de l'exploitation et des tarifs et de la Division de l'Ouest s'occupent de l'activité Transport par chemin de fer. Cette activité comprend les sous-activités suivantes.

Réglementation de la sécurité : La réglementation de la sécurité ferroviaire consiste à élaborer et à promulguer des règlements sur la sécurité ferroviaire, à s'assurer que les normes reflètent les changements technologiques et autres, à contrôler le respect des règlements au moyen d'enquêtes sur les accidents, d'inspections et de contrôles qualitatifs de l'équipement, de l'infrastructure et de l'exploitation (c'est-à-dire le matériel roulant, les voies et le respect des règles d'exploitation) et à surveiller le transport des marchandises dangereuses.

Le Comité des transports par chemin de fer doit approuver la conception et la qualité de tous les travaux de construction ou de reconstruction de structures au croisement d'une route et d'une voie ferrée (passages inférieurs, passages supérieurs, passages à niveau, etc.). Il en va de même pour les projets touchant l'infrastructure électrique, par exemple : les feux d'avertissement et les signaux. Ces projets doivent être approuvés par la CCT avant le début des travaux et une fois qu'ils sont terminés. La Commission finance une partie de ces projets (sa contribution peut aller jusqu'à 80 %) en vertu des dispositions de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Qualité du service : La Commission fait des enquêtes sur les plaintes du public à l'égard des services ferroviaires. Dans le cadre de ce mandat, le fonctionnement des sociétés ferroviaires et des gares est fréquemment inspecté et la qualité des services voyageurs, contrôlée. La Commission s'intéresse également aux besoins en transport ferroviaire des personnes handicapées.

Lorsque les sociétés ferroviaires souhaitent abandonner des embranchements, fermer des gares, centraliser des dépôts de messageries, enlever des voies ou regrouper des services de marchandises, la Commission examine les requêtes afin de leur accorder ou non l'autorisation demandée. Par ces examens, qui comprennent les audiences publiques aux besoins, la CCT s'assure que les changements au service ne nuiront pas à l'intérêt du public. En complément de cette responsabilité, la Division de l'Ouest s'occupe activement de la mise en oeuvre, du suivi et de l'évaluation des options innovatrices susceptibles de remplacer l'exploitation des traditionnels embranchements ferroviaires au Canada.

En outre, la Division de l'Ouest effectue des vérifications financières et des inspections techniques à l'appui du programme de remise en état des embranchements qu'a entrepris Transports Canada.

Analyse de l'exploitation et des tarifs : Les tâches comprises dans cette sous-activité sont les suivantes : examiner et déposer des tarifs ferroviaires en vertu des dispositions législatives; établir des taux pour le transport des produits du grain et de la farine de canola en vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer; administrer la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ayant trait aux subventions versées aux compagnies ferroviaires pour le trafic à destination de l'Ouest et en provenance du "territoire choisi" et au transport local en provenance et à destination du "territoire choisi" (les quatre provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé); tenir des enquêtes concernant des accords, des mesures et des contrats relatifs à l'exploitation et aux tarifs conclus entre les expéditeurs et les transporteurs en rapport avec les requêtes officielles, les enquêtes et les audiences en cours au sein du

Comité des transports par chemin de fer; répondre aux plaintes que la Commission reçoit sur des questions d'exploitation et de tarifs, y compris des accords, des contrats et des dispositions ayant trait à l'exploitation et aux tarifs et aux services connexes ainsi qu'aux conditions de transport; et élaborer et maintenir une banque de données exhaustive du trafic ferroviaire qui répond aux exigences du Comité modal.

Analyse économique et administration des subventions : Ce travail inclut les tâches suivantes : élaborer un plan d'ensemble pour la comptabilité ferroviaire appelé Classification uniforme des comptes; vérifier les comptes des sociétés ferroviaires pour voir dans quelle mesure elles respectent le plan d'ensemble de comptabilité en question; promulguer des règlements sur le calcul du prix de revient ainsi que vérifier et approuver les méthodes mises de l'avant par les sociétés ferroviaires pour calculer leur prix de revient; déterminer les frais d'établissement des taux en vertu de la Loi sur les chemins de fer; vérifier les frais imputés à VIA par le CN et le CP, frais qui déterminent à leur tour le niveau de financement que VIA Rail reçoit du Ministre en vue de payer au CN et au CP les services qu'ils lui fournissent.

Cette sous-activité comprend l'établissement des méthodes de calcul du prix de revient dont se serviront les compagnies ferroviaires. Les frais, les recettes et les pertes des sociétés ferroviaires pour chaque embranchement ou service de voyageurs subventionné sont vérifiés afin de garantir que les paiements versés aux compagnies ferroviaires en vertu des articles 256, 258 et 261 de la Loi sur les chemins de fer reflètent les pertes qu'elles ont subies, conformément à la réglementation sur le calcul du prix de revient de la CCT visant l'exploitation des embranchements non rentables et des services de voyageurs déficitaires (autres que VIA Rail). Ces lignes et ces services sont subventionnés si la CCT détermine qu'ils continueront vraisemblablement à subir des pertes et qu'elle juge que le service est requis dans l'intérêt du public.

De plus, la CCT administre les responsabilités que lui confère la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, y compris l'établissement de barèmes de référence, l'examen des coûts et les paiements mensuels aux compagnies ferroviaires. En vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, les coûts sont déterminés pour servir de base à l'établissement des taux puis des paiements faits aux compagnies ferroviaires pour le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation, depuis des points de l'intérieur situés à l'est de Thunder Bay, jusqu'à un port de l'Est.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation de la sécurité : Cette sous-activité exige 176 années-personnes et 20 665 000 $.

La tâche de vérifier dans quelle mesure les compagnies ferroviaires observent les règlements exige 52 années-personnes. Le niveau de surveillance est basé sur le pourcentage de l'ensemble qui doit faire l'objet d'une inspection afin d'être assuré que les règlements sont respectés, et aussi sur la mesure dans laquelle les sociétés inspectées se sont conformés aux règlements au cours de années précédentes. Pendant l'exercise 1987-1988, on continuera à mettre l'accent sur la vérification des méthodes de contrôle de la qualité des compagnies ferroviaires ainsi que sur leur observance du Règlement sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur des chemins de fer. En outre, un certain nombre de questions précises seront abordées, dont la sécurité des trains exploités sans fourgon de queue. Les autres activités à mener en rapport avec la réglementation de la santé et de la sécurité au travail dans le secteur ferroviaire devraient porter à 55 les années-personnes utilisées par cet élément en 1987-1988.

Il y aura multiplication des mesures prises en cas d'urgence et des enquêtes sur les accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ainsi que des programmes d'inspection concernant les wagons et les installations de manutention des marchandises dangereuses. Actuellement, 34 années-personnes s'occupent des activités de transport des marchandises dangereuses.

La formulation d'un programme de normes utilisera cinq années-personnes en 1987-1988. La revue des règlements actuels sur la sécurité des chemins de fer se poursuit, ainsi que la formulation de nouveaux règlements devant permettre aux compagnies ferroviaires d'exploiter leurs services de façon sûre au moyen de la technologie la plus récente.

Au nombre des règlements à l'étude figurent les règlements touchant les rapports sur les accidents ferroviaires, les règles d'exploitation, la prévention et le contrôle des incendies, les normes de sécurité des wagons de marchandises, l'entretien et l'essai des freins à air, les passages à niveau au croisement d'une route et d'une voie ferrée, l'équipement de locomotive et les normes de compétence des employés de chemin de fer.

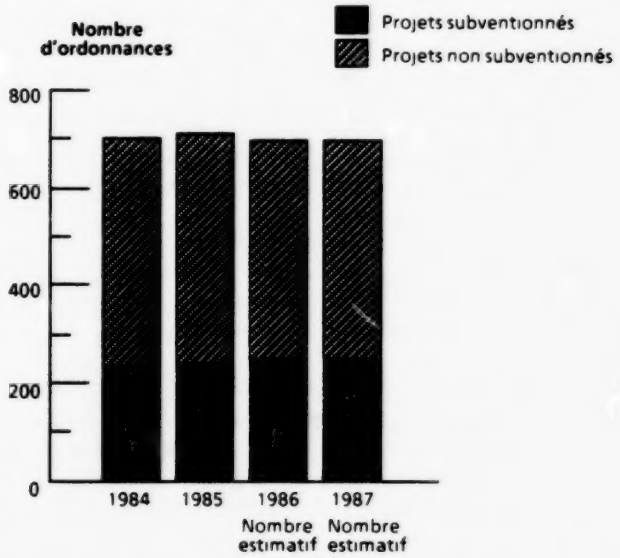
De nouveaux règlements sont en préparation concernant les normes de sécurité des voitures pour voyageurs, les enregistreurs d'événements, les systèmes de contrôle anticipé des trains et les normes relatives à l'exploitation, à l'équipement et aux dispositifs de surveillance du fonctionnement des trains sur rails.

Au cours de l'exercice 1987-88, 51 années-personnes seront affectées au programme relatif aux passages à niveau et à la construction. Ce programme contribue à assurer la sécurité et à diminuer le nombre d'accidents aux passages à niveau en autorisant leur amélioration. On prévoit qu'environ 950 requêtes seront reçues et traitées au cours de l'année. Environ 250 des requérants auront

droit à une subvention en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer. Le tableau 18 montre le nombre de demandes approuvées par le Comité des transports par chemin de fer au cours des dernières années, concernant les projets aux croisements de routes et de voies ferrées, en séparant ceux qui sont subventionnées par le Gouvernement fédéral de ceux qui ne le sont pas. Actuellement, 10 millions de dollars par an sont affectés au financement de ces projets. Des mesures spécifiques pour l'utilisation de ces fonds pendant l'exercice 1987-88 visent notamment à :

- améliorer les panneaux indicateurs aux passages à niveau (0,532 million de dollars); et
- améliorer tous les dispositifs d'avertissement à voyants lumineux actuellement installés aux passages à niveau (1,02 million de dollars).

Tableau 18 : Projets relatifs aux croisements de routes et de voies ferrées



Les enquêtes sur les accidents utilisent 24 années-personnes. Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont tenues d'informer la Commission canadienne des transports de tous les accidents et incidents dont elles doivent faire rapport. Le tableau 19 représente le nombre total des accidents et incidents rapportés à la CCT ainsi que le nombre de ceux qui furent enquêtés et vérifiés. Plus des deux tiers de ces cas font l'objet d'une enquête ou d'une vérification par la Commission, mais les accidents très graves peuvent nécessiter une enquête indépendante du Comité des transports par chemin de fer en vertu de l'article 26 de la Loi sur les chemins de fer. La consignation, l'examen et l'analyse de l'information contenue dans les rapports d'enquête complètent la procédure d'enquête. Les données servent à dégager les points problèmes afin de réduire le nombre d'accidents et aussi de respecter l'engagement de la Commission à faire rapport de ces accidents au public et au Parlement.

Tableau 19 : Accidents et incidents

	Accidents et incidents	
	Rapports	Enquêtes et vérifications
1983	1308	893
1984	1315	910
1985	1294	866
1986*	1230	840
1987*	1300	900

*Nombre estimatif

Qualité du service : En conséquence de la nouvelle législation proposée, on s'attend à ce que les compagnies ferroviaires déposent des requêtes visant l'abandon de plusiers milliers de milles de leur réseau ferroviaire.

Une enquête visant à examiner des options de rechange et des possibilités innovatrices relativement aux embranchements ferroviaires au Canada propose que soient lancés des projets pilotes, tels que l'établissement de lignes ferroviaires sur courtes distances et d'élévateurs hors voie, afin de scruter les options possibles pour remplacer les embranchements ferroviaires traditionnels.

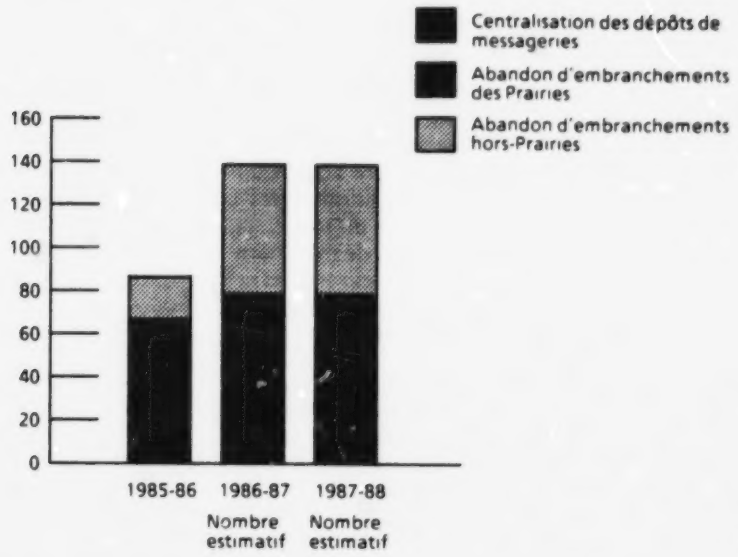
L'une de ces options, le projet d'établissement d'un élévateur hors voie dans la région de l'Entrelacs au Manitoba, prévoit qu'au lieu d'être expédiées directement depuis les élévateurs situés le

long d'un embranchement, les céréales seront transportées par camion commercial jusqu'à un élévateur intermédiaire où elles seront chargées à bord de wagons-trémies en vue de leur acheminement jusqu'à Thunder Bay. Une autre option est la création d'une compagnie de ligne ferroviaire sur courtes distances, nommément la Central Western Railway qui a reçu dernièrement l'autorisation du Cabinet d'acheter les 108 milles de la subdivision Stettler de CN Rail. Cette ligne sert à l'acheminement d'environ 130 000 tonnes de céréales par année. La nouvelle compagnie chargera les céréales aux élévateurs situés le long de la ligne qu'elle exploite, puis elle fera échange des wagons avec CN Rail ou CP Rail en vue de l'expédition jusqu'à destination. La viabilité de ces deux options sera évaluée par des comités formés de représentants des parties intéressées.

Le gouvernement a réservé plus de 50 millions de dollars à l'exécution de projets axés sur la mise au point de solutions moins coûteuses que l'actuel service d'embranchements ferroviaires, dont les deux options susmentionnées. Ces fonds seront administrés par l'Office du transport du grain.

Le tableau 20 illustre le nombre de requêtes pour abandon d'embranchement et de centralisation de dépôts de messageries traitées au cours des dernières années et le nombre prévu pour 1987-88. Étant donné que ces requêtes exigent la tenue d'une enquête et peuvent faire l'objet d'audiences publiques avant qu'une décision ne soit rendue, le délai nécessaire à leur traitement peut varier de quatre à six semaines à douze mois.

Tableau 20 : Abandon d'embranchements et centralisation des dépots de messageries



Analyse de l'exploitation et des tarifs : On s'attend à ce que les compagnies ferroviaires déposent environ 60 000 tarifs en 1987-88, ce qui exigera 9 années-personnes pour les examiner et les traiter. L'examen des demandes de subventions reçues des compagnies ferroviaires, aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, exigera quatre années-personnes pour le traitement de 260 demandes dans un délai moyen de 15 jours à partir de la date de réception de la demande. On prévoit que pour l'exercice financier 1987-88, la valeur de ces subventions sera de 26 371 000 $. (voir le tableau 8 de la page 18). Les études des questions liées à l'exploitation et aux tarifs (qui exigent 25 années-personnes) aident le ministre des Transports et les comités modaux à prendre des décisions et fournissent également de l'information à l'entreprise privée, aux ministères fédéraux et provinciaux et au grand public. Les mesures spécifiques par type d'exploitation pour l'exercice financier 1987-88 sont résumées au tableau 21.

Tableau 21 : Analyse de l'exploitation et des tarifs, exercice financier 1987-1988

Secteur	Ressources A-P	Ressources (en milliers de dollars)	Objectif générale	Mesures spécifiques 1987-1988
Études de l'exploitation	7	323	Élaborer et maintenir une base de données exhaustives sur le trafic ferroviaire et diffuser l'information sur les courants du trafic, les volumes de marchandises et les recettes du transport de marchandises.	Perfectionnement de la base de données, y compris: • plus de détails; • de compagnies ferroviaires autres que le CN et le CP; et • plus de données sur les véhicules à moteur
Études des tarifs	11	9	Vérifier, produire et diffuser de l'information concernant les taux et les tarifs des marchandises et voyageurs, les conditions de transport et la qualité des services.	Revoir les règlements régissant le trafic afin d'alléger le fardeau réglementaire.
Études des plaintes et des requêtes	7	21	Enquêter sur les plaintes et les requêtes relatives à l'exploitation et aux tarifs, agir à titre de médiateur et régler les litiges entre expéditeurs et transporteurs.	Revoir les règlements régissant le trafic afin d'alléger le fardeau réglementaire.

La Staggers Rail Act qu'a adoptée le Congrès des États-Unis en 1980 a déréglementé considérablement l'établissement des prix du transport ferroviaire aux États-Unis. Cette déréglementation a causé des problèmes aux transporteurs et aux expéditeurs canadiens. En 1986, la CCT a terminé une série d'audiences publiques sur la question, et elle a rendu compte de ses constatations au ministre des Transports. Ces constatations et les préoccupations des expéditeurs et des transporteurs sont reflétées dans la nouvelle Loi proposée sur le transport national.

Analyse économique et administration des subventions : Cet élément comprend au total 60 années-personnes. Environ le tiers d'entre elles servent à déterminer les coûts, les recettes et les pertes des embranchements et des services de voyageurs à administrer les programmes de subventions connexes à procéder à des vérifications

des frais du CN et du CP imputés à VIA et à déterminer les coûts variables des mouvements de marchandises. Par exemple, la vérification des réclamations des compagnies ferroviaires à VIA Rail pour l'exercice financier 1984 (la vérification entièrement terminée la plus récente) a abouti à une réduction de 3,5 millions de dollars des demandes de règlement proposées par les compagnies ferroviaires. Les ressources visant l'administration des subventions sont liées à l'importance des demandes de fonds, au nombre de requêtes et de demandes et à la complexité des réclamations présentées. (Le tableau 8 (page 20) indique le montant des subventions versées en vertu de chaque programme.) Le tiers des ressources de cet élément est requis pour établir des normes comptables, mener des vérifications financières et comptables au moyen d'un programme de vérification continu pluriannuel.

Le dernier tiers des ressources sert aux projets et travaux spéciaux effectués en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La CCT doit fixer annuellement, le barème pour le transport du grain de l'Ouest et chaque mois, elle doit payer aux compagnies ferroviaires la part du gouvernement relative aux taux applicables au volume du grain transporté. Pour ce faire, la CCT doit déterminer quels embranchements doivent être désignés comme "tributaires du transport du grain" et évaluer tous les autres coûts variables et fixes des compagnies ferroviaires. La CCT est aussi responsable de la surveillance des plans d'investissement des compagnies ferroviaires et des programmes d'entretien des embranchements "tributaires du transport du grain".

La Commission a réussi à traiter toutes les requêtes d'abandon qui étaient en retard ainsi que les réclamations en suspens du CN et du CP, ce qui lui permet de traiter toutes les requêtes dans les six mois suivant leur réception et les réclamations, dans les douze mois.

Au total, 496,4 millions de dollars ont été versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En tenant compte des subventions accordées en vertu de la Loi sur les chemins de fer, les paiements versés en 1985-1986 se sont élevés à 543,6 millions de dollars au total.

C. Transport par eau

Objectif

Réglementer des secteurs spécifiques de l'industrie du transport par eau, donner des conseils en ce qui a trait à la mise sur pied et à l'exploitation de services de transport par eau et participer à la négociation d'accords internationaux en vue de protéger les intérêts des usagers et de maintenir le bien-être et la croissance économique au Canada.

Sommaire des ressources

L'activité Transport par eau représente 3,0 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,29 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité consomme 3,4 % des années-personnes totales.

Tableau 22 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation économique	424	9	423	9	640	9
Analyse du transport	406	8	373	8	462	10
Transport maritime international	-	-	299	5	274	5
Subvention de transport des marchandises aux transporteurs de la Région atlantique	523	1	503	1	408	1
Gestion et secrétariat	368	6	347	7	462	7
	1 721	24	1 945	30	2 246	32

Tableau 23 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation économique	640	9	384	9	256	-
Analyse du transport	462	10	428	10	34	-
Transport maritime international	274	5	346	6	(72)	(1)
Subvention du transport des marchandises aux transporteurs de la Région atlantique	408	1	612	1	(204)	-
Gestion et secrétariat	462	7	415	7	47	-
	2 246	32	2 185	33	61	(1)

Explication de la différence : La différence enregistrée au chapitre de la réglementation économique est attribuable aux circonstances exceptionnelles découlant des enquêtes menés en vertu de la Loi sur le pilotage. Pendant plusieurs années, rien n'a été exigé de la Commission en ce qui concerne le pilotage. En 1985-1986, cependant, la Commission a été tenue de faire simultanément quatre enquêtes. L'enquête sur le tarif proposé par l'Administration de pilotage des Laurentides a été la plus contentieuse; elle a exigé de longues audiences publiques.

Description

La politique générale canadienne relative à l'industrie du transport par eau est dans une large mesure caractérisée par la non-intervention. Cependant, la loi qui régit ce domaine assujettit des secteurs et des opérations commerciales spécifiques à la réglementation économique et requiert que la Commission tienne des audiences publiques sur des questions déterminées, qu'elle fournisse de l'information et des conseils sur un large éventail de questions touchant ce type de transport et qu'elle participe à la négociation d'accords internationaux et au travail d'ordre économique d'organismes internationaux.

Réglementation économique : La réglementation économique du transport par eau peut être mieux décrite en se référant à quatre principaux domaines de responsabilité.

- En vertu de la Loi sur les transports, la délivrance de permis à des transporteurs par eau et l'approbation des tarifs de ces transporteurs visent principalement à s'assurer que les collectivités des régions peu peuplées situées le long du fleuve Mackenzie et de l'Arctique de l'Ouest jouissent de services fiables de transport par eau pour les approvisionner en produits essentiels (nourriture, carburant etc.). Les transporteurs autorisés jouent également un rôle important en apportant un appui logistique aux activités d'extraction minière et d'exploration du Nord.

- La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes autorise les "conférences" (associations de compagnies maritimes internationales) à fixer des taux uniformes et à coordonner leurs services, sous réserve des dispositions de la loi. La CCT garde en archives les tarifs préposés et les accords, joue le rôle de conciliateur dans les litiges et veille à l'observance de la loi.

- Des enquêtes réglementaires sont effectuées en vertu de la Loi nationale sur les transports, s'il y a des objections à des projets d'acquisition d'une participation dans une compagnie de transport par eau par une autre compagnie de transport ou aux pratiques d'établissement de prix des transporteurs par eau, en vue de s'assurer que cette opération commerciale n'est pas préjudiciable à l'intérêt public. En vertu de la Loi sur le pilotage, la CCT entreprend une enquête et fait des recommandations irrévocables si des objections sont soulevées à l'endroit de tarifs proposés.

- Le "cabotage" (transport par eau entre des ports canadiens) a pour objet d'assurer la participation canadienne tout en accordant aux navires étrangers un droit de participation provisoire sous réserve qu'aucun navire canadien approprié ne soit disponible pour assurer le service. La CCT avise le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés (les droits de douane des navires étrangers sont réduits si aucun navire canadien adéquat n'est disponible).

Analyse du transport : Cette sous-activité comprend l'analyse économique et financière liée directement à la réglementation économique ainsi qu'aux attributions consultatives de la CCT concernant le transport par eau. Elle comprend également l'analyse et l'évaluation économique, opérationnelle et réglementaire de questions qui touchent le transport de marchandises par eau (ou par eau et par d'autres modes de transport). De concert avec Transports Canada, de l'information et des conseils sont fournis sur des sources de difficultés précises et sur des politiques ou des lois proposées visant à la fois les secteurs réglementés et non

réglementés dans le but d'obtenir des services de transport efficaces et satisfaisants.

Transport maritime international : Sur le plan international, la Commission travaille en collaboration avec les ministères d'autres gouvernements, s'occupe de répondre aux mesures de réglementation des gouvernements étrangers et des organismes internationaux, participe à la négociation d'accords internationaux et au travail d'ordre économique des organismes internationaux. Son rôle est de protéger les intérêts canadiens sur la scène internationale.

Il est envisagé de fusionner cette sous-activité avec des fonctions semblables qu'exécute Transports Canada, à compter du 1er avril 1987.

Subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique : Cette sous-activité comprend le traitement et la certification des paiements de subventions aux transporteurs par eau en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (ce programme de subventions est exposé à la page 50).

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation économique : Le travail de la Commission concernant le réseau hydrographique du fleuve Mackenzie consiste à traiter 13 ou 14 enquêtes de permis par année, à approuver des tarifs et à contrôler l'exécution des services. L'objectif est de rendre, avant la fin de février, des décisions concernant les requêtes de permis relatives à la saison de navigation à venir. En 1987-1988, la Commission étudiera les requêtes relatives à la saison de navigation 1987, en conformité avec la Loi sur les transports. Bien que le projet de loi actuellement à l'étude au Parlement doive remplacer la Loi sur les transports, il est peu probable que la charge de travail diminuera en 1987-1988.

En 1985, le nombre de conférences maritimes inscrites auprès de la Commission a diminué par rapport à 1984, mais le nombre de documents déposés a augmenté (passang de 34 063 en 1984 à 43 458 en 1985). La création de super conférences par suite de la nouvelle législation aux États-Unis a amené un changement à la procédure de dépôt, puisque de nombreuses compagnies auparavant indépendantes doivent maintenant déposer leurs taux comme membres de conférences. De plus, la création de nouvelles conférences a modifié la nature de la charge de travail liée à la surveillance des activités des conférences maritimes. **La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979** a été prorogée à cause de retards législatifs; elle doit maintenant venir à expiration en mars 1987. Les reports de la date d'expiration ne se répercutent pas sur la charge de

travail. Dès son entrée en vigueur, la loi de remplacement actuellement à l'étude devant le Parlement influera sur la charge de travail de la CCT.

Le volume de travail relatif aux acquisitions a diminué, mais celui lié aux projets d'établissement des prix avancés par les administrations de pilotage s'est avéré très considérable en 1985-1986. On s'attend à ce que les questions de pilotage continuent de susciter une très forte charge de travail en 1987-1988.

La charge detravail associée au cabotage a augmenté brusquement avec l'extension de la juridiction du Canada jusqu'à la limite extérieure du plateau continental canadien en 1983. L'activité s'est stabilisée à un niveau relativement élevé, puisque la CCT traite entre 130 et 150 requêtes par année.

Analyse du transport : Dans le cadre des attributions consultatives de la Commission, le travail a été axé sur des questions se rapportant aux responsabilités de réglementation, les mesures particulières étant fonction des priorités établies. Outre les activités permanentes, les mesures particulières ci-après sont prévues pour 1987-1988, si le temps le permet :

- Analyser le rendement des transporteurs qui exploitent leurs services dans les réseaux hydrographiques du fleuve Mackenzie, de l'Arctique de l'Ouest et de l'Athabasca, et les questions de politique de réglementation connexes.

- Analyser la structure et le rendement des services multimodaux et des services de navires de ligne, et des questions de politique connexes touchant la navigation hauturière.

- Analyser les activités de commerce de cabotage au Canada et les demandes de service assujetties à des requêtes visant l'entrée temporaire de navires étrangers.

- Surveiller la conformité avec les accords internationaux touchant la réglementation de la navigation commerciale internationale et le transport multimodal, plus particulièrement en ce qui concerne le commerce de ligne.

Transport maritime international : Le travail de cette sous-activité est axé sur la réglementation internationale de la navigation, plus précisément sur les relations bilatérales en matière de navigation. Une importante étude de la situation du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud a été achevée et un rapport présenté au ministère des Transports en novembre 1986. D'autres éléments de la sous-activité se rapportaient à l'évaluation d'une entente de l'OCDE concernant les principes communs de la politique maritime, à la participation aux négociations relatives à la législation

internationale et à des travaux sur la législation défensive et la responsabilité des transporteurs.

À compter du 1er avril 1987, cette sous-activité sera transférée à Transports Canada, conformément à l'intention du gouvernement d'enlever à la CCT la responsabilité des fonctions de recherche économique en transport sur des aspects liés à la politique.

D. Transport par véhicule à moteur

Objectifs

En vertu de la partie III de la Loi nationale sur les transports, réglementer la mise sur pied et l'exploitation de services interprovinciaux et internationaux de camionnage et d'autocars, afin de protéger les intérêts des usagers de ces modes de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada et de coordonner et harmoniser les activités des transporteurs.

Administrer la partie du Programme sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui sert à financer le coût du transport de marchandises désignées, par des entreprises commerciales de camionnage, à partir ou à l'intérieur de la Région atlantique.

Sommaire des ressources

L'activité Transport par véhicule à moteur représente 4,1 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 6,1 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité exige 5,7 % des années-personnes totales.

Tableau 24 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Réglementation des véhicules à moteur	**182**	**2**	133	2	146	2
Subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique	**56 412**	**39**	54 157	37	57 427	42
	56 594	**41**	54 290	39	57 573	44

Tableau 25 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation des véhicules à moteur	146	2	236	4	(90)	(2)
Subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique	57 427	42	44 686	43	12 741	(1)
	57 573	44	44 922	47	12 651	(3)

Explication de la différence : Les écarts entre les résultats financiers prévus et réels pour 1985-1986 ont été principalement attribuables à une amélioration de la productivité qui se traduisit par une augmentation du montant des paiements de subventions législatives.

Description

L'activité Transport par véhicule à moteur comprend deux composantes : la réglementation des véhicules à moteur et l'administration des subventions.

Réglementation des véhicules à moteur : Dans le cas de cette composante, la Commission examine les projets de fusion ou d'acquisition qui lui sont soumis par les compagnies de camionnage, et fait les recommandations qui s'imposent. Lorsqu'une personne touchée par un projet d'acquisition s'y oppose parce que, à son avis, il restreindra indûment la concurrence ou nuira autrement à l'intérêt public, la Commission fait une enquête qui peut donner lieu à une audience publique.

Le Comité des transports par véhicule à moteur examine et enregistre les documents relatifs aux tarifs du service d'autocars Roadcruiser (Terre-Neuve) du CN et à la qualité du service et, de temps à autre, tient des audiences sur ces questions. Enfin, il collabore avec Transports Canada et les provinces en vue d'élaborer une réglementation simple et uniforme pour faciliter le transport interprovincial par camion et par autocar. Depuis l'adoption en 1954 de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, la responsabilité de réglementer directement les transporteurs extraprovinciaux a été déléguée à des commissions provinciales de

transport lesquelles réglementent ces entreprises au même titre qu'ils réglementent les transporteurs intraprovinciaux.

Administration des subventions : La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique prévoit le versement de subventions pour le transport de marchandises à l'intérieur du "territoire choisi" (ce territoire comprend les quatre provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé) et à partir de points situés dans le "territoire choisi" vers l'ouest. Les demandes de subventions présentées par les compagnies de camionnage sont traitées, vérifiées et certifiées en vue du paiement. Certains cas font l'objet d'enquêtes sur les lieux et de rencontres avec les gouvernements provinciaux. Il arrive également que des audiences publiques soient tenues.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation des véhicules à moteur : Au total deux années-personnes et 182 000 $ sont affectés à la réglementation des véhicules à moteur.

Toutes les compagnies de transport relevant du Parlement du Canada sont tenues de donner avis de tout projet d'acquisition d'une autre compagnie ou entreprise de transport. La Commission s'efforce de s'assurer que la population locale est consciente des opérations commerciales susceptibles d'influer sur les réseaux de transport en place dans sa région, soit par la constitution de monopoles ou par l'entrée en vigueur d'horaires qui ne sont pas dans l'intérêt des expéditeurs ou des consignataires. On s'attend à ce que 20 avis d'acquisition soient traités pendant l'exercice 1987-1988.

Programme de subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique : Les subventions sont calculées suivant un pourcentage des frais de transport; différents pourcentages s'appliquent selon le type, l'origine et la destination des marchandises.

Un personnel de 43 années-personnes de la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission traite environ 12 500 demandes par an. Le temps moyen pondéré requis pour traiter une demande, à partir de sa réception jusqu'à l'émission d'un chèque pour l'exercice 1986-1987, est de 35 à 40 jours environ. La durée du traitement d'une plainte donnée varie considérablement en raison d'un grand nombre de facteurs (par exemple, le nombre de demandes à traiter, le nombre d'erreurs dans les documents, le besoin de renseignements complémentaires).

Le tableau 26 illustre les divers programmes de subventions au transport des marchandises destinés à tous les transporteurs de la Région atlantique.

Tableau 26 : Subventions au transport des marchandises versées aux transporteurs de la Région atlantique.

Programme	Budget des dépenses 1987-1988 (en milliers de dollars)	Destinataires	Bénéficiaires
Subventions versées aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique			
Tronçon interne :			
Camion	30 115	Transporteurs routiers	Les expéditeurs, l'industrie du transport à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé), les consommateurs et les producteurs de l'Est du Canada.
Chemin de fer	7 618	Transporteurs ferroviaires	
Eau	479	Transporteurs maritimes	
Tronçon à destination de l'ouest :			
Camion	24 771	Transporteurs routiers	Les producteurs, les expéditeurs, les compagnies ferroviaires, les camionneurs à l'intérieur du "territoire choisi" (les provinces de l'Atlantique et la région de Gaspé).
Chemin de fer	4 930	Transporteurs ferroviaires	
Total des subventions	**67 913**		

E. Recherche

Objectif

Concevoir, analyser et fournir des renseignements et des conseils sur les aspects économiques et sociaux de tous les modes de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada.

Sommaire des ressources

L'activité Recherche représente 5,2 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,2 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité consomme 4,3 % des années-personnes totales.

Tableau 27 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche	2 139	31	3 897	60	3 972	68

Tableau 28 : Rendement financier en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche	3 972	68	4 183	69	(211)	(1)

Explication de la différence : Comme l'indique le tableau 28, il n'y a pas eu d'écarts importants entre les résultats financiers prévus et réels en 1985-1986.

Description

La Direction de la recherche fournit des données d'appoint à la Commission et à ses comités; elle répond aux demandes du ministre des Transports visant l'exécution d'études sur des sujets qui

préoccupent le gouvernement; elle effectue des études de sa propre initiative et elle participe à des groupes de travail interministériels. La majorité du travail effectué par la Direction de la recherche se rapporte au mandat de recherche confié à la Commission en vertu du paragraphe 7(4) et de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports. Les études de la Direction touchent tous les modes de transport. Elles font appel à l'analyse et à des compétences en économique, en statistique, en sociologie, en systèmes, en finance, ainsi qu'à une connaissance de la réglementation et des divers arrangements et contraintes institutionnels.

La Commission a pour politique de mettre le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la disposition du secteur du transport et du grand public; pour ce faire, elle publie des rapports pour informer davantage le public et l'aider à mieux comprendre le réseau de transport canadien et les questions connexes.

La Direction de la recherche effectue trois types de travaux de recherche : des études en réponse aux demandes relatives aux problèmes courants; des analyses se rapportant aux questions de transport susceptibles de surgir dans les prochaines années; des études méthodologiques ou de fond qui servent aux deux premiers types. Ce travail comprend les quatre domaines suivants :

Les études de fret : qui traitent du transport des marchandises en vrac et des produits agricoles, principalement par chemin de fer et pipeline de denrées.

Les études du transport des passagers : qui se spécialisent dans la recherche sur les lignes aériennes, sur le transport aérien international et sur d'autres types de transport de passagers.

L'analyse des industries de transport : qui se concentre sur l'économique maritime, les questions d'expédition, le transport multimodal et le camionnage.

La recherche économique et sociale : qui porte sur les projets qui exigent la participation d'experts en économique, en statistique et en sociologie et agit à titre de groupe d'appui dans ces domaines.

De plus, cette activité incorpore **le Bureau du coordonnateur du transport des handicapés**, qui effectue des recherches sur les aspects économiques et sociaux des questions de réglementation touchant le transport des personnes handicapées, fournit des conseils aux comités modaux et coordonne les engagements de la Commission dans ce domaine.

Données sur le rendement et justification des ressources

La Direction de la recherche fournit des renseignements et des avis qui sont utiles au public et qui aident les comités modaux de la Commission ou le ministre des Transports à prendre des décisions. Les besoins en ressources sont fondés sur la nécessité de maintenir l'aptitude de la Direction (en ce qui concerne la diversité et le nombre d'experts) à prévoir des questions de discussion et à répondre à la demande en renseignements et en conseils, demande dont le niveau est évalué à partir de la connaissance des problèmes auxquels la Commission ou le gouvernement fédéral font face.

Dans le cadre de ses mesures de réforme de la réglementation économique, le gouvernement a décidé que la formulation de la politique des transports sera la responsabilité exclusive de Transports Canada. En ce sens, il est envisagé de transférer à Transports Canada, à compter du 1er avril 1987, les ressources de l'activité de la recherche qui sont affectées à la recherche sur l'aspect économique de la politique. Les autres ressources de cette activité sont affectées à la recherche économique relative aux questions de réglementation que la Commission ou ses comités modaux examinent ou entendent examiner.

Les importants projets de recherche prévus pour l'exercice financier 1987-1988 sont énoncés au tableau 29, pendant que le tableau 30 nous dresse une liste du travail accompli dans le même domaine pour l'année 1985-1986.

Tableau 29: Projets de recherche, 1987-1988

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1987-88
Études générales sur les divers modes de transport 8 a-p 552 000 $	Déterminer et analyser l'incidence de la réforme de la réglementation	Suivi du transport aérien et expériences de suivi du transport ferroviaire; analyser l'établissement des prix, les modes de propriété et les résultats financiers. Produire la publication "Les transports".
Études de la capacité et des frais d'exploitation simultanée des trains 4 a-p 276 000 $	Établir une méthode pratique pour la prise des décisions de réglementation.	Examiner les répercussions des droits de circulation sur les coûts Étudier les frais d'entretien de la voie attribuables à VIA. Faire l'analyse économique de l'utilisation commune des voies
Établissement des coûts du service 2 a-p 138 000 $	Améliorer les méthodes de calcul du prix de revient	Établir de nouvelles méthodes dont l'application sera conforme à la nouvelle Loi nationale sur les transports.
Transport du grain de l'Ouest 6 a-p 414 000 $	Aider à la réglementation du transport du grain	Améliorer le modèle PHAER par l'ajout d'un module de répartition du trafic. Analyser la situation en vue d'une rationalisation éventuelle des embranchements ferroviaires
Transport des personnes handicapées 3 a-p 207 000 $	Établir un programme pour répondre aux besoins des personnes handicapées	Revoir le programme de cartes d'identité et le mettre en oeuvre s'il y a lieu Formuler des normes d'accessibilité aux services de transport par chemin de fer Coordonner les plaintes et les études relatives au transport des personnes handicapées.
Aide à la transition dictée par la réforme de la réglementation 8 a-p 552 000 $	Continuer à détacher du personnel auprès du ministre des Transports	Fournir l'information de fond nécessaire aux mesures législatives proposées. Organiser un nouvel organisme de réglementation
Total: 31 a-p 2 139 000 $		

Tableau 30: Projets de recherche achevés, 1985-1986

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1985-86
Études générales sur les divers modes de transport 30 a-p 1 532 000 $	Dégager et analyser les répercussions de la réforme de la réglementation	Aspects de la politique relative au transport ferroviaire des voyageurs (1985), Étude sur les services aériens essentiels aux États-Unis (1985), Transportation Regulation : A Review of the Approaches in the United States and The European Economic Community (1985), Examen des questions relatives à CN et à la politique gouvernementale (1986), La concurrence entre les sociétés de la couronne et les sociétés privées en régime de déréglementation . Exemples observés au Royaume-Uni (1986), Changes in Marketing Under Deregulation (1986) - Rapports examinant des expériences étrangères choisies dans le domaine de la réglementation et des questions immédiates touchant les changements proposés de la réglementation au Canada. Suivi du transport aérien (vol. 1, numéros 2 à 4 et vol. 2, numéro 1) a poursuivi l'analyse de l'établissement des prix, des modes de propriété et des résultats financiers dans l'industrie aérienne canadienne et le document intitulé "The Development of a Railway Freight Monitor in Canada" (1986) examine la structure d'un système de surveillance des services ferroviaires. Du personnel est détaché auprès du cabinet du Ministre en rapport avec la législation proposée du transport.
Capacité et investissement 4 a-p 250 000 $	Déterminer les besoins de l'industrie selon la demande prévue	An Assessment of Rail Line Capacity Models Available to the CTC (1986), Level Crossing Hazards and Protection in Canada (1985), The Need for Rail Passenger Services and Opportunities for Modal Substitution (1986) - Études examinant la méthode d'établissement de la capacité ferroviaire et les entraves à cette dernière, ainsi que le rôle des services de trains de voyageurs. Latin American Legislation on Water Transport (1986), The Theory of Contestable Markets and its Application to the Liner Shipping Industry (1986), Le transport tramps dans le commerce maritime canadien (1985), Un aperçu général du transport maritime international au Canada (1985), Transport maritime des marchandises en vrac (1985) - Série de rapports d'étude sur le transport par eau au Canada.

Tableau 30: Projets de recherche achevés, 1985-1986 (suite)

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1985-86
Établissement des coûts du service 4 a-p 290 000 $	Établir des méthodes de calcul du prix de revient	Détermination des prix de revient : Une revue (1986), Formule d'établissement du tarif de classe économique d'Air Canada sur ses services intérieurs et son rapport avec les coûts moyens d'exploitation (1985), Modèle de calcul des frais d'exploitation du camionnage (1985), Les coûts d'ajustement du capital et de la structure de production dans l'industrie canadienne du transport aérien (1986) - Série de rapports traitant de divers aspects de l'établissement du prix de revient dans divers modes de transport
Niveau et structure des prix 10 a-p 400 000 $	Déterminer l'incidence des prix sur les utilisateurs et les transporteurs	A Preliminary Analysis of the Labour Component Within the Rail and Air Transport Industries (1986), Une analyse exploratoire de la concurrence dans l'offre des services aériens au Canada : Le cas du marché Montréal-Toronto (1985), Can Boat Compete for Rail and Truck Traffic? A Brief Analysis of Ontario Traffic and the Seaway System (1986), Une étude empirique de la structure de production des services aériens au Canada (1986) - Série de rapports portant sur les aspects de la concurrence dans le secteur du transport.
Transport du grain de l'Ouest 6 a-p 400 000 $	Épauler la révision de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	An Assessment of Rapeseed Producer Car Movement to Vancouver for the Crop Year 1984-1985 (1985), Potential Cost Savings From Grain Dependent Branch Lines Rationalization : Cause and Effect (1986) - Rapports sur des aspects particuliers du transport du grain
Accoords internationaux 6 a-p 350 000 $	Aide à Transports Canada, au ministère des Affaires extérieures et au Bureau des négociations commerciales, concernant les accords aériens bilatéraux et appui dans les négociations commerciales canada-américaines	Accords aériens bilatéraux avec le Chili, les Bahamas, le Pakistan, la République dominicaine, le Portugal et la Tchécoslovaquie. Analyses et données relatives à l'incidence sur le transport de la libéralisation du commerce des marchandises, et à la libéralisation du commerce des services de transport
Transport intermodal 5 a-p 250 000 $	Fournir l'information pertinente concernant les investissements dans l'infrastructure et les négociations internationales	Acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens (1986), Commercial Ratesetting Practices in Intermodal Transport of Canadian Overseas Trade (1985).

Tableau 30: Projets de recherche achevés, 1985-1986 (suite)

Secteur	Objectif général	Mesures spécifiques 1985-86
Transport des personnes handicapées 3 a-p 250 000 $	Élaborer des programmes pour répondre aux besoins des personnes handicapées	Avancement de la préparation de normes d'accessibilité aux services de chemin de fer, achèvement du programme de cartes d'identité de transport multimodal, co-ordination avec le Ministère des plaintes relatives au transport des personnes handicapées (décision Adelia) et liaison avec Transports Canada et avec des groupes professionnels concernant des programmes pour les personnes handicapées.
Total: 68 a-p 3 972 000 $		

F. Gestion et administration

Objectif

Prendre des décisions sur des questions de réglementation faisant partie du mandat de la Commission; élaborer et exploiter des systèmes de gestion centralisés et des services administratifs à l'appui des fonctions de la Commission.

Sommaire des ressources

L'activité Gestion et administration représente 27,1 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,2 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Cette activité compte 26,7 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 31 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-87		Réel 1985-86	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Commissaires	5 446	77	5 263	83	5 608	90
Soutien de réglementation et gestion intégrée	5 722	114	5 500	118	6 430	141
	11 168	191	10 763	201	12 038	231

Tableau 32 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Commissaires et soutien de réglementation	5 608	90	5 379	88	229	2
Gestion intégére	6 430	141	6 541	145	(111)	(4)
	12 038	231	11 920	233	118	(2)

Explication de la différence : Le tableau 32 montre qu'aucun écart notable n'a été relevé entre les résultats financiers prévus et réels en 1985-1986.

Description

L'activité Gestion et administration comprend les sous-activités suivantes:

Commissaires et soutien de la réglementation : Cet élément se compose de la direction (le président, les vice-présidents, les commissaires et leur personnel), des services juridiques et du secrétariat, que l'on retrouve à l'administration centrale et dans la Division de l'Ouest. Les activités entreprises par cet élément sont directement reliées au processus de réglementation (c'est-à-dire, les décisions réglementaires, les conseils juridiques, les mesures relatives aux audiences, etc.).

Gestion intégrée : Cet élément se compose de la Direction du Contrôleur et de la Direction du personnel. La Direction du Contrôleur est responsable des secteurs de la planification, de l'évaluation et de la gestion financière et matérielle, de la gestion des locaux, des télécommunications, des documents, des systèmes de traitement de texte et de l'informatique. La Direction du personnel donne des conseils et fournit de l'aide pour toutes les questions relatives à la gestion des ressources humaines, à la classification et la dotation en personnel, à la formation et au perfectionnement (y compris les programmes des langues officielles et de l'action positive) et aux relations du personnel.

Données sur le rendement et justification des ressources

Audiences : La haute direction, le secrétariat et les services juridiques participent surtout au processus d'audience. Les décisions réglementaires sont fondées sur les résultats des audiences. Le Comité modal concerné détermine s'il y a lieu ou non de tenir une audience publique (différente du processus d'examen des dossiers), en examinant le problème en question. Le tableau 33 montre le nombre d'audiences publiques tenues au cours des dernières années.

Tableau 33 : Audiences publiques

	1986-87		1985-86		1984-85	
	Audiences (prévues)	Jours d'audiences (prévus)	Audiences	Jours d'audiences	Audiences	Jours d'audiences
Transport aérien	-	-	1	4	7	45
Transport par chemin de fer	10	82	23	85	22	174
Transport par eau	2	57	2	58	2	3
Transport par véhicule à moteur	-	-	2	6	2	4
Transport par pipeline de denrées	-	-	-	-	-	-
Comité de révision	-	-	-	-	1	2
Total partiel: Comités modaux	12	139	28	153	34	228
Division de l'Ouest	12	103	7	7	11	18
Commission - Total	24	242	35	160	45	246
Coût estimatif des audiences publiques de la CCT		619 400 $		712 300 $		980 300 $

Gestion intégrée : Divers nouveaux systèmes de gestion ont été mis en oeuvre à la Commission, entre autres un système de gestion financière.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 34 montre les coûts de la CCT par type de dépense. Les tableaux 35 et 36 présentent une analyse plus détaillée des principaux types de dépenses, soit les traitements, paiements de transfert.

Tableau 34 : Détail des besoins financiers par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Personnel			
Traitements et salaires	29 247	29 781	31 654
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 387	4 169	4 890
Autres coûts en personnel	34	32	20
	33 668	33 982	36 564
Biens et services			
Transports et communications	3 071	3 181	3 163
Information	807	863	857
Services professionnels et spéciaux	2 671	2 699	2 679
Location	312	296	291
Achat de services de réparation et d'entretien	168	132	131
Services publics, fournitures et approvisionnements	391	459	460
Toutes autres dépenses	43	148	147
	7 463	7 778	7 728
Total des coûts de fonctionnement	41 131	41 760	44 292
Capital	84	219	452
Paiements de transfert	885 860	882 688	635 427
	927 075	924 667	680 171

2. Besoins en personnel

Les traitements représentent le plus important élément des coûts de la CCT, à l'exception des contributions versées aux compagnies de transport. L'information concernant les années-personnes est présentée aux tableaux 35 et 36.

Tableau 35 : Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Transport aérien	127	123	141
Transport par chemin de fer	301	304	313
Transport par eau	24	30	32
Transport par véhicule à moteur	41	39	44
Recherche	31	60	68
Gestion et administration	191	201	231
	715	757	829

Tableau 36 : Détail des besoins en personnel

	Année-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement moyen 1987-1988
	87-88	86-87	85-86			
Gestion						
Nominations par décret en conseil	17	17	18			80 996
Gestion	38	41	42	51 400	100 700	66 206
Autres	1	1	1			
Scientifique et professionnelle						
Vérification	18	17	20	29 520	70 800	45 828
Économique, sociologie et statistique	59	86	101	15 116	67 700	50 951
Génie et arpentage	35	32	32	24 845	79 200	55 331
Droit	15	15	16	23 562	92 800	50 385
Réglementation scientifique	3	5	5	15 877	70 800	55 776
Autres	1	1	1			
Administration et service extérieur						
Services administratifs	52	56	63	16 955	58 562	37 268
Commerce	7	7	7	15 635	64 521	49 608
Gestion des systèmes d'ordinateurs	6	5	10	20 103	65 808	40 554
Gestion des finances	21	18	21	16 161	57 980	44 095
Services d'information	7	7	7	14 581	57 980	41 864
Gestion du personnel	9	10	10	22 940	63 870	38 309
Administration des programmes	105	111	129	14 939	62 268	36 925
Autres	-	-	-			
Technique						
Soutien technologique et scientifique	17	17	17	15 078	54 620	46 347
Soutien des sciences sociales	26	28	34	13 568	62 028	34 891
Inspection technique	58	52	55	13 568	61 949	43 088
Autres	1	2	2			
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	136	148	157	13 887	34 086	23 518
Secrétariat, sténographie et dactylographie	81	88	89	13 569	34 304	23 949
Autres	2	2	2			

La colonne des années-personnes montre la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes affectées au Programme. L'échelle des traitements actuelle présente l'échelle des salaires par groupe professionnel au 31 octobre 1986. La colonne du traitement moyen donne les coûts estimatifs de traitement de base, compte tenu des conventions collectives, des augmentations annuelles, des promotions et de la rémunération au mérite, le tout divisé par le nombre d'années-personnes allouées au groupe professionnel donné. D'une année à l'autre la comparaison des moyennes peut varier en raison de modifications dans la distribution des composantes servant de base aux calculs.

3. Paiements de transfert

La Commission est responsable de l'administration de divers programmes de contributions et de subventions.

Tableau 37 : Ventilation des paiements de transfert (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Contributions			
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux - paiements versés à deux transporteurs aériens régionaux pour subventionner leur exploitation sur des circuits précis situés dans les régions éloignées:			
Eastern Provincial Airlines	-	543	300
Québecair	-	1 057	300
	-	1 600	600
Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes - paiements versées aux sociétés ferroviaires qui effectuent le transport de marchandises dans un "territoire choisi", tel que défini dans la loi, afin d'abaisser les tarifs qui autrement seraient imputés aux expéditeurs, et rendre les marchandises transportées hors du territoire, plus concurrentielles.			

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Voici les paiements estimatifs versés à chaque société pour le transport de marchandises durant l'année civile 1985:			
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	11 087	10 661	12 098
Chemin de fer du Canada et du golfe	216	208	149
Canadien Pacifique Limitée	755	726	789
Dominion Atlantic Railway	295	284	319
Chemin de fer Pacific Express-Messageries	609	586	416
Canadien National Express	780	750	793
	13 823	13 293	14 626
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer - contributions à l'égard du coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau de chemin de fer utilisés par le public	10 000	10 000	8 998
Contribution versée à la campagne Gareautrain	-	-	196
Contributions versées à la Commission du Port du Lakehead pour couvrir les dépenses de fonctionnement du groupe de travail chargé de l'étude du trafic ferroviaire à Thunder Bay lequel est			

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
formé de huit organismes des secteurs privé et public	-	-	2
Total des contributions votées	23 823	24 893	24 422
Paiements légaux			
Versements aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (S.C. 1980-81-82-83 c.168)			
Chemins de fer nationaux du Canada	382 600	372 200	229 244
Canadien Pacifique Limitée	339 200	329 900	266 212
Société ferroviaire (classe II)	2 400	2 400	906
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	724 200	704 500	496 362
Paiements versés aux sociétés ferroviaires et aux compagnies de transport, dont les montants sont déterminés en conformité des articles 256, 258, 261 et 272 de la Loi sur les chemins de fer (S.R., c. R-2) Embranchements (article 256)			
Chemins de fer nationaux du Canada	10 190	21 670	9 634
Canadien Pacifique Limitée	3 800	4 260	7 139
	13 990	25 930	16 773

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Embranchements (article 258)			
Chemins de fer nationaux du Canada	1 270	5 030	(3 253)
Canadien Pacific Limitée	80	150	1 292
	1 350	5 180	(1 961)
Services de trains de voyageurs (autres que VIA Rail)			
Chemins de fer nationaux du Canada	2 400	2 900	1 880
Sociétés ferroviaires (classe II)	5 300	7 100	5 270
	7 700	10 000	7 150
Tarifs de l'Est pour le transport du grain et de la farine:			
Chemins de fer nationaux du Canada	31 000	31 000	17 291
Canadien Pacifique Limitée	15 884	15 884	7 935
	46 884	46 884	25 226
Total - toutes les sections:			
Chemins de fer nationaux du Canada	44 860	60 600	25 552
Canadien Pacifique Limitée	19 764	20 294	16 366
Sociétés ferroviaires (classe II)	5 300	7 100	5 270
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	69 924	87 994	47 188

Paiements versés aux sociétés ferroviaires, aux cammionneurs et aux compagnies maritimes en vertu de la Loi sur les subventions au trans-

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
port des marchandises dans la Région atlantique (S.R., c. A-18)			
Paiements versés pour le trafic en direction ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts d'acheminement de marchandises depuis les régions Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des localités canadiennes à l'ouest desdites régions.			
Les paiements sont versés aux:			
- Camionneurs (toutes marchandises)	18 606	17 890	18 475
- Camionneurs (marchandises désignées)	6 165	5 928	5 941
- Sociétés ferroviaires (marchandises désignées)	4 930	4 740	4 457
	29 701	28 558	28 873
Paiements versés pour le trafic intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts d'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination des points situés à l'intérieur des régions Maritimes et de la Gaspésie.			
Paiements répartis par mode de transport:			
- Par camion	30 115	28 957	31 429
- Par chemin de fer	7 618	7 325	6 783
- Par eau	479	461	370
	38 212	36 743	38 582

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique	**67 913**	65 301	67 455
Total des subventions légales	**862 037**	857 795	611 005
Total des paiements de transfert	**885 860**	882 688	635 427

4. Coût net du Programme

Tableau 38 : Coût net du Programme pour l'année 1987-1988

	1987-1988			1986-1987
	Dépenses	Plus autres coûts	Coût total	Coût total
Programme de la Commission canadienne des transports	927 075 000	4 554 000	**931 629 000**	906 121 000

Coût du Programme : Le Budget des dépenses de 1987-1988 de la CCT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut aussi prendre en considération les services assurés sans frais par d'autres ministères comme les dépenses en locaux acquittées par le ministère des Travaux publics ($3 760 000) et les services dispensés par le ministère des Approvisionnements et Services ($119 000), le Conseil du Trésor ($669 000) et le ministère du Travail ($6 000).

B. Autres renseignements

1. Lois fédérales appliquées par la CCT ou lui conférant des fonctions

Code canadien du travail
Loi sur l'aéronautique
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les dimanches
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur le transport des marchandises dangereuses
Loi sur l'Office national de l'énergie
Loi nationale sur les transports
Loi sur le pilotage
Loi sur les chemins de fer
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer
Loi dérogatoire sur les conférences maritimes
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur les téléfériques
Loi sur les transports
Loi sur le transport du grain de l'Ouest